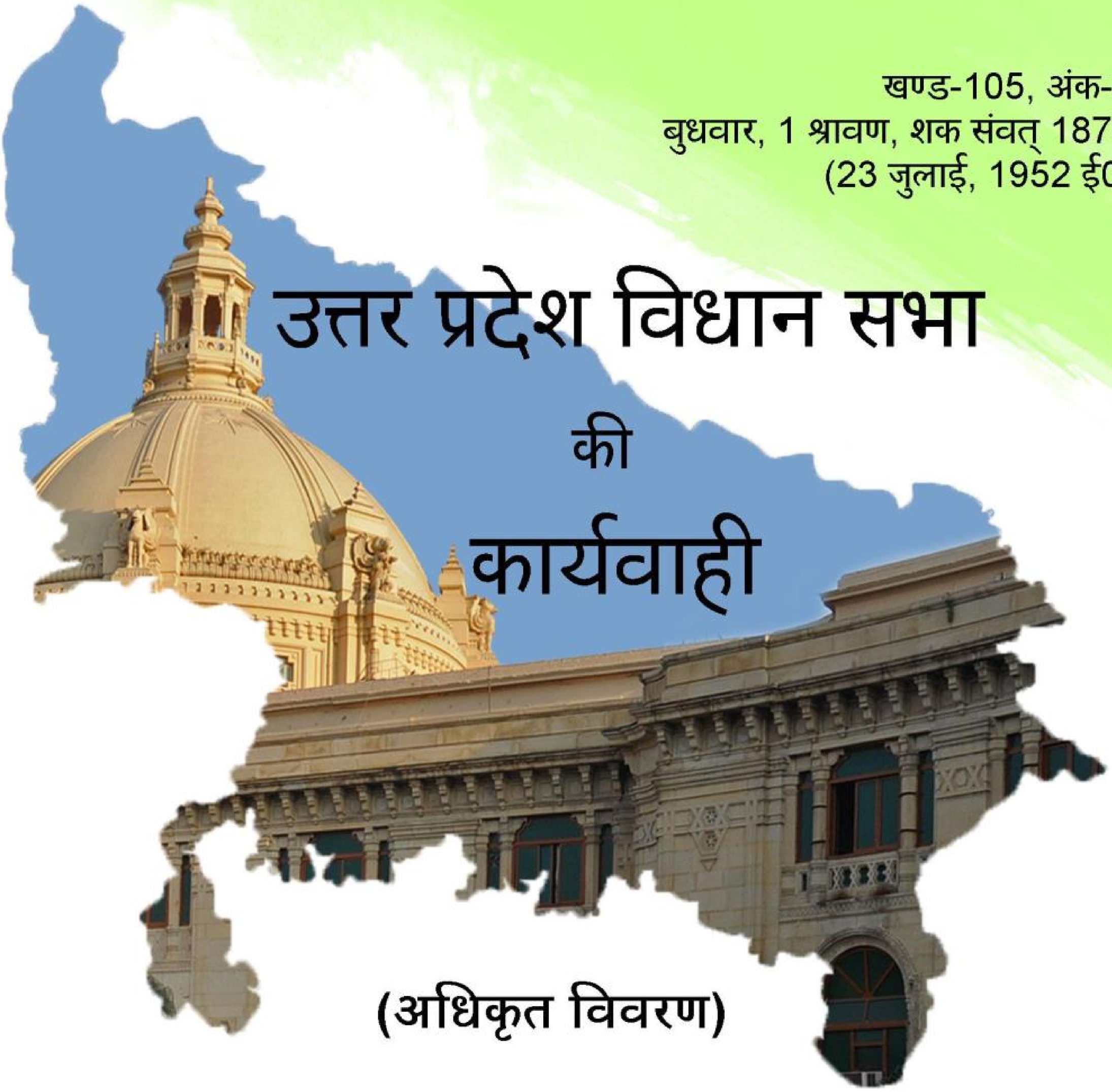
खण्ड-105, अंक-3
बुधवार, 1 श्रावण, शक संवत् 1874
(23 जुलाई, 1952 ई0)



उत्तर प्रदेश विधान सभा

की

कार्यवाही

(अधिकृत विवरण)

खण्ड 105 में 6 अंक है

उत्तर प्रदेश विधान सभा सचिवालय (कार्यवाही अनुभाग) द्वारा प्रकाशित

मुद्रक:
निदेशक, राजकीय मुद्रण एवं लेखन सामग्री, इलाहबाद , उत्तर प्रदेश (भारत)
१९५२

मूल्य : बिना महसूल 25 पैसे, महसूल सहित 31 पैसे |
वार्षिक चन्दा : बिना महसूल 10 रुपये, महसूल सहित 12 रुपये |

उत्तर प्रदेश विधान सभा

बुधवार, २३ जुलाई, १९५२

विधान सभा की बैठक सभा-मडंप, लखनऊ, में ११ बज दिन में श्री आत्माराम गोविन्द खेर की अध्यक्षता में आरम्भ हुई ।

उपस्थित सदस्यों की सूची (३६९)

अक्षयवर सिंह, श्री
अजीज इमाम, श्री
अनन्त स्वरूप सिंह, श्री
अब्दुल मुईज खां, श्री
अमरेश चन्द्र पांडेय, श्री
अमृतनाथ मिश्र, श्री
अली जहीर, श्री सैयद
अवधशरण वर्मा, श्री
अशरफ़ अली खां, श्री
आशालता व्यास, श्रीमती
इरतजा हुसैन, श्री
इस्तफ़ा हुसैन, श्री
उमाशंकर, श्री
उमाशंकर तिवारी, श्री
उमाशंकर मिश्र, श्री
उम्मेद सिंह, श्री
उल्फ़त सिंह चौहान निर्भय, श्री
ऐजाज रसूल, श्री
कन्हैयालाल वाल्मीकि, श्री
कमलापति त्रिपाठी, श्री
कमलासिंह, श्री
कमाल अहमद रिजवी, श्री
करण सिंह यादव, श्री
करन सिंह, श्री
कल्याण राय, श्री
कामता प्रसाद विद्यार्थी, श्री
कालिका सिंह, श्री
कालीचरण टंडन, श्री
काशीप्रसाद पांडेय, श्री
किन्दरलाल, श्री
किशनस्वरूप भटनागर, श्री
कुंवरकृष्ण वर्मा, श्री
कृष्ण चन्द्र गुप्त, श्री
कृष्ण चन्द्र शर्मा, श्री
कृष्णशरण आर्य, श्री
केवल सिंह, श्री
केशव गुप्त, श्री
केशव पांडेय, श्री
केशवराम, श्री
कैलाश प्रकाश, श्री
खयालीराम, श्री
खुशीराम, श्री
खूबसिंह, श्री
गंगाधर, श्री
गंगाधर जाटव, श्री
गंगाधर शर्मा, श्री
गंगाप्रसाद, श्री
गंगाप्रसाद सिंह, श्री
गजेन्द्र सिंह, श्री
गज्जू राम, श्री
गणेश चन्द्र काछी, श्री
गणेशप्रसाद जायसवाल, श्री
गणेश प्रसाद पांडेय, श्री
गिरजा रमण शुक्ल, श्री
गुप्तार सिंह, श्री
गुरुप्रसाद पांडेय, श्री
गुरुप्रसाद सिंह, श्री
गुलजार, श्री
गेंदा सिंह, श्री
गोवर्धन तिवारी, श्री
गौरीराम, श्री
घनश्याम दास, श्री
घासीराम जाटव, श्री
चतुर्भुज शर्मा, श्री

चन्द्रपाल बाजपेयी, श्री
चन्द्रभानु गुप्त, श्री
चन्द्रभानु शरण सिंह, श्री
चन्द्रवती, श्रीमती
चन्द्र सिंह रावत, श्री
चन्द्रहास, श्री
चरण सिंह, श्री
चित्तर सिंह निरंजन, श्री
चिरंजी लाल जाटव, श्री
चिरंजी लाल पालीवाल, श्री
चुन्नीलाल सगर, श्री
छेदालाल, श्री
छेदालाल चौधरी, श्री
जगतनारायण, श्री
जगदीशप्रसाद, श्री
जगनप्रसाद रावत, श्री
जगन्नाथ प्रसाद, श्री
जगन्नाथ बख्श दास, श्री
जगन्नाथ मल्ल, श्री
जगन्नाथ सिंह, श्री
जगपति सिंह, श्री
जगमोहन सिंह नेगी, श्री
जटाशंकर शुक्ल, श्री
जयपाल सिंह, श्री
जयराम वर्मा, श्री
जयेन्द्र सिंह विष्ट, श्री
जवाहर लाल, श्री
जुगलकिशोर, श्री
जोरावर वर्मा, श्री
ज्वाला प्रसाद सिन्हा, श्री
झारखंडे राय, श्री
टीकाराम, श्री
डल्ला राम, श्री
डालचन्द, श्री
ताराचन्द माहेश्वरी, श्री
तिरमल सिंह, श्री
तुलसी राम, श्री
तुलाराम, श्री
तुलाराम रावत, श्री
तेजप्रताप सिंह, श्री
तेजबहादुर, श्री
तेजा सिंह, श्री
त्रिलोकी नाथ कौल, श्री
दयालदास भगत, श्री
दर्शन राम, श्री
दलबहादुर सिंह, श्री
दाऊदयाल खन्ना, श्री
दाताराम, श्री
दीनदयाल शर्मा, श्री
दीपनारायण वर्मा, श्री
देवदत्त मिश्र, श्री
देवदत्त शर्मा, श्री
देवनन्दन शुक्ल, श्री
देवमूर्ति राम, श्री
देवराम, श्री
देवेन्द्र प्रताप नारायण सिंह, श्री
द्वारिका प्रसाद पांडेय, श्री
धनुषधारी पांडेय, श्री
धर्म सिंह, श्री
धर्मदत्त वैद्य, श्री
नत्थू सिंह, श्री
नन्दकुमार देव वशिष्ट, श्री
नरदेव शास्त्री, श्री
नरेन्द्र सिंह विष्ट, श्री
नरोत्तम सिंह, श्री
नवलकिशोर, श्री
नाजिम अली, श्री
नारायण दत्त तिवारी, श्री
नारायण दास, श्री
नारायण दीन, श्री
नेकराम शर्मा, श्री
नेत्रपाल सिंह, श्री
पद्मनाथ सिंह, श्री
परमानन्द सिन्हा, श्री
परिपूर्णानन्द वर्मा, श्री
पहलवान सिंह चौधरी, श्री
पातीराम, श्री
पुत्तूलाल, श्री
पुद्दनराम, श्री
पुलिनविहारी बनर्जी, श्री
प्रकाशवती सूद, श्रीमती
प्रतिपाल सिंह, श्री
प्रभाकर शुक्ल, श्री
प्रभुदयाल, श्री
फ़तेह सिंह, श्री
फ़तेह सिंह राणा, श्री
फूल सिंह, श्री
बद्रीनारायण मिश्र, श्री
बनारसी दास, श्री
बलवीर सिंह, श्री

उत्तर प्रदेश विधान सभा

बलभद्र प्रसाद शुक्ल, श्री
बलवन्त सिंह, श्री
बसन्तलाल, श्री
बसन्त लाल शर्मा, श्री
बाबू नन्दन, श्री
बाबू राम गुप्त, श्री
बाबू लाल कुसुमेश, श्री
बाबूलाल मित्तल, श्री
बालेन्दुशाह, महाराजकुमार
बिशम्भर सिंह, श्री
बेचन राम, श्री
बेनी सिंह, श्री
बैजनाथ प्रसाद सिंह, श्री
बैजूराम, श्री
भगवती प्रसाद दुबे, श्री
भगवती प्रसाद शुक्ल, श्री (प्रतापगढ़)
भगवती प्रसाद शुक्ल, श्री (बाराबंकी)
भगवानदीन मिश्र, श्री
भगवान दीन वाल्मीकि, श्री
भगवान सहाय, श्री
भीमसेन, श्री
भुवरजी, श्री
भूपाल सिंह खाती, श्री
भृगुनाथ चतुर्वेदी, श्री
भोला सिंह यादव, श्री
मक़सूद आलम ख़ां, श्री
मंगला प्रसाद, श्री
मथुरा प्रसाद त्रिपाठी, श्री
मदन मोहन उपाध्याय, श्री
मन्नीलाल गुरुदेव, श्री
महमूद अली ख़ां, श्री (सहारनपुर)
महराज सिंह, श्री
महावीर प्रसाद शुक्ल, श्री
महावीर प्रसाद श्रीवास्तव, श्री
महीलाल, श्री
मान्धाता सिंह, श्री
मिज़ाजी लाल, श्री
मिहरबान सिंह, श्री
मुज़फ़्फ़र हसन, श्री
मुनीन्द्रपाल सिंह, श्री
मुन्नूलाल, श्री
मुरलीधर कुरील, श्री
मुश्ताक़ अली ख़ां, श्री
मुहम्मद अब्दुल लतीफ़, श्री
मुहम्मद अब्दुस्समद, श्री
मुहम्मद इब्राहीम, श्री
मुहम्मद नसीर, श्री
मुहम्मद फ़ारूक चिश्ती, श्री
मुहम्मद मंजूरुल नबी, श्री
मुहम्मद शाहिद फ़ाख़री, श्री
मोहन लाल, श्री
मोहन लाल गौतम, श्री
मोहन सिंह, श्री
मोहन सिंह शाक्य, श्री
यमुना सिंह, श्री
यशोदा देवी, श्रीमती
रघुनाथ प्रसाद, श्री
रघुराज सिंह, श्री
रघुवीर सिंह, श्री
रतनलाल जैन, श्री
रामनाथ खैरा, श्री
रमेश वर्मा, श्री
राघवेन्द्र प्रताप सिंह, राजा
राजकिशोर राय, श्री
राजकुमार शर्मा, श्री
राजदेव उपाध्याय, श्री
राजनारायण, श्री
राजनारायण सिंह, श्री
राजवंशी, श्री
राजाराम, श्री
राजाराम किसान, श्री
राजाराम मिश्र, श्री
राजाराम शर्मा, श्री
राजेन्द्रदत्त, श्री
राधाकृष्ण अग्रवाल, श्री
राधामोहन सिंह, श्री
रामअधार तिवारी, श्री
रामअधीन सिंह यादव, श्री
रामअवध सिंह, श्री
रामकिंकर, श्री
रामकुमार शास्त्री, श्री
रामकृष्ण जैसवार, श्री
रामगुलाम सिंह, श्री
रामचन्द्र विकल, श्री
रामचरन लाल गंगवार, श्री
रामजीलाल सहायक, श्री
रामजी सहाय, श्री
रामदास आर्य, श्री
रामदास रविदास, श्री
रामदुलारे मिश्र, श्री

रामनरेश शुक्ल, श्री
रामनाथ तिवारी, श्री
रामनारायण त्रिपाठी, श्री
रामप्रसाद, श्री
रामप्रसाद देशमुख, श्री
रामप्रसाद नौटियाल, श्री
रामप्रसाद सिंह, श्री
रामभजन, श्री
राममूर्ति, श्री
रामरतन प्रसाद, श्री
रामराज शुक्ल, श्री
रामलखन, श्री
रामलखन मिश्र, श्री
रामलाल, श्री
रामवचन यादव, श्री
रामशंकर द्विवेदी, श्री
रामसनेही भारतीय, श्री
रामसहाय शर्मा, श्री
रामसुन्दर पांडेय, श्री
रामसुन्दर राम, श्री
रामसुभग वर्मा, श्री
रामसुमेर, श्री
रामस्वरूप, श्री
रामस्वरूप गुप्त, श्री
रामस्वरूप भारतीय, श्री
रामस्वरूप मिश्र विशारद, श्री
रामहरख यादव, श्री
रामहेत सिंह, श्री
रामेश्वर प्रसाद, श्री
लक्ष्मण दत्त भट्ट, श्री
लक्ष्मणराव कदम, श्री
लक्ष्मीदेवी, श्रीमती
लक्ष्मीरमण आचार्य, श्री
लताफ़त हुसैन, श्री
लीलाधर अष्ठाना, श्री
लुत्फ अली खां, श्री
लेखराज सिंह, श्री
वंशनारायण सिंह, श्री
वंशीदास धनगर, श्री
वंशीधर मिश्र, श्री
वशिष्ट नारायण शर्मा, श्री
वसी नक़वी, श्री
वासुदेव प्रसाद मिश्र, श्री
विचित्रनारायण शर्मा, श्री
विजय शंकर प्रसाद, श्री
विद्यावती राठौर, श्रीमती
विश्वनाथ सिंह गौतम, श्री
विश्वम्भरनाथ पांडेय, श्री
विष्णुदयाल वर्मा, श्री
विष्णुशरण दुबिलश, श्री
वीरसेन, श्री
वीरेन्द्रनाथ मिश्र, श्री
वीरेन्द्रपति यादव, श्री
वीरेन्द्र विक्रम सिंह, श्री
वीरेन्द्रशाह, राजा
व्रजभूषण मिश्र, श्री
व्रजरानी मिश्र, श्रीमती
व्रजवासीलाल, श्री
व्रजविहारी मिश्र, श्री
व्रजविहारी मेहरोत्रा, श्री
शंकरलाल, श्री
शम्भूनाथ चतुर्वेदी, श्री
शांतिप्रपन्न शर्मा, श्री
शिवकुमार पांडेय, श्री
शिवकुमार मिश्र, श्री
शिवकुमार शर्मा, श्री
शिवदान सिंह, श्री
शिवनाथ काटजू, श्री
शिवपूजन राय, श्री
शिवप्रसाद, श्री
शिवमंगल, श्री
शिवमंगल सिंह कपूर, श्री
शिवराजबली सिंह, श्री
शिवराज सिंह यादव, श्री
शिवराम पांडेय, श्री
शिवरामराय, श्री
शिववक्ष सिंह राठौर, श्री
शिववचन राय, श्री
शिवचरण लाल श्रीवास्तव, श्री
शिवस्वरूप सिंह, श्री
शुकदेव प्रसाद, श्री
शुगन चन्द, श्री
श्याम मनोहर मिश्र, श्री
श्यामलाल, श्री
श्रीचन्द, श्री
श्रीनाथ राम, श्री
श्रीनिवास, श्री
श्री पति सहाय, श्री
सईद जहां मखफ़ी शेरवानी, श्रीमती
सच्चिदानन्द नाथ त्रिपाठी, श्री

सज्जन देवी महनोत, श्रीमती
सत्यनारायण दत्त, श्री
सत्यसिंह राणा, श्री
सत्यानन्द, श्री
सफ़िया अब्दुल वाजिद, श्रीमती
सम्पूर्णानन्द, डाक्टर
सावित्रीदेवी, श्रीमती
सियाराम गंगवार, श्री
सियाराम चौधरी, श्री
सीताराम शुक्ल, श्री
सुखीराम भारतीय, श्री
सुन्दर लाल, श्री
सुरुजूराम, श्री
सुरेन्द्रदत्त वाजपेयी, श्री
सुरेशप्रकाश सिंह, श्री
सुल्तान आलम खां, श्री
सूर्य्यप्रसाद अवस्थी, श्री
सूर्य्यबली पांडेय, श्री
सेवाराम, श्री
हबीबुर्रहमान अंसारी, श्री
हबीबुर्रहमान आज़मी, श्री
हबीबुर्रहमान खां हकीम, श्री
हमीद खां, श्री
हरखयाल सिंह, श्री
हरगोविन्द पन्त, श्री
हरगोविन्द सिंह, श्री
हरदयाल सिंह पिपल, श्री
हरदेव सिंह, श्री
हरिप्रसाद, श्री
हरिश्चन्द्र अष्ठाना, श्री
हरिश्चन्द्र वाजपेयी, श्री
हरि सिंह, श्री
हुकुम सिंह, श्री
हेमवतीनन्दन बहुगुना, श्री
होती लाल दास, श्री

उत्तर प्रदेश विधान सभा

प्रश्नोत्तर

तारांकित प्रश्न

बलिया नगरपालिका की सड़कों की मरम्मत के लिये सरकारी सहायता

*१---श्री राम अनन्त पांडेय (जिला बलिया)---क्या सरकार बतलाने की कृपा करेगी कि बलिया नगरपालिका को सरकार से सड़कों की विशेष मरम्मत के लिये विगत पांच वर्षों में कितनी सहायता दी गयी है ?

स्वशासन मंत्री (श्री मोहनलाल गौतम)---विगत पांच वर्षों में बलिया नगरपालिका को सड़कों की मरम्मत के लिये निम्नलिखित अनुदान दिये गये हैं :---

१९४७--४८	५०,०००	रुपया
१९५१--५२	३५,०००	"

श्री बलवन्त सिंह (जिला मुजफ्फरनगर)---क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि जो विशेष या अतिरिक्त अनुदान, स्पेशल ग्रांट या ऐडीशनल ग्रांट दी जाती है वह नियमानुसार दी जाती है या मंत्री महोदय की इच्छा पर निर्भर है ?

श्री मोहनलाल गौतम---इसके लिये नियम बने हुये हैं, परन्तु फाइनल डिसीशन मंत्री का ही होता है।

श्री बलवन्त सिंह ---क्या विशेष और अतिरिक्त अनुदान जिला बोर्डों और नगरपालिकाओं को देने के लिये हर विभाग में कोई खास कमेटी भी होती है ?

श्री मोहन लाल गौतम---इसके लिये नोटिस चाहिये।

*२---श्री राम अनन्त पांडेय---क्या सरकार बतलाने की कृपा करेगी कि बलिया नगरपालिका ने उस सहायता से किन-किन सड़कों की मरम्मत की है ?

श्री मोहन लाल गौतम---जिन सड़कों की मरम्मत पहले अनुदान से की गई है उनकी सूची नत्थी है। १९५१-५२ में जो अनुदान दिया गया उसका व्यय किन सड़कों पर किया गया इसकी सूचना अभी तक स्थानीय अधिकारियों से प्राप्त नहीं हुई है।

(देखिये नत्थी 'क' आगे पृष्ठ २१६ पर)

जिला फैजाबाद में मालीपुर-जलालपुर रोड के निर्माण के लिये आर्थिक सहायता

*३---श्री रामनारायण त्रिपाठी (जिला फैजाबाद)---क्या यह सच है कि प्रान्तीय सरकार ने मालीपुर जलालपुर रोड, जिला फ़ैजाबाद के निर्माण के लिये जिला बोर्ड, फैजाबाद, को ५०,००० रु० की आर्थिक सहायता दी है ?

श्री मोहन लाल गौतम---जी हां।

राजा वीरेन्द्र शाह (जिला जालौन)---क्या माननीय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बोर्डों को रुपया किसकी सिफारिश से दिया जाता है ?

श्री मोहन लाल गौतम---इसका एक खास तरीका है, नीचे से मांग आती है, उसकी सिफारिश होती है, यहां पर जितना रुपया होता है उसमें से तमाम बोर्डों की मांगों पर नियमानुसार विचार करके फैसला दिया जाता है।

*४---श्री रामनारायण त्रिपाठी---क्या जिला बोर्ड फैजाबाद भी अपने बजट से सड़क के निर्माण में कुछ रुपया लगा रहा है ?

श्री मोहन लाल गौतम--जी हां।

श्री रामनारायण त्रिपाठी--क्या माननीय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जिला बोर्ड फैजाबाद इस संबंध में कितना रुपया खर्च कर रहा है ?

श्री मोहन लाल गौतम--जिला बोर्ड फैजाबाद कितना रुपया खर्च कर रहा है इसकी कोई रकम तो मेरे पास इस वक्त नहीं है लेकिन उन्होंने जिस प्रकार उसका फैसला किया है वह यह है कि ४० हजार रुपया कंकड़ जमा करने के लिये और कुटाई के लिये १० हजार रखा गया है। इसमें १० हजार रुपया जिला बोर्ड अपने बजट में से खर्च करेगा। पटरियों की भराई इत्यादि का कार्य भी बोर्ड अपने धन से करायेगा और कंकड़ भी अपने धन से जमा कराकर सड़क ठीक करायेगा।

*५--श्री रामनारायण त्रिपाठी--क्या यह सही है कि जिलाधीश, फ़ैजाबाद, की प्रार्थना पर जन-निर्माण विभाग के एक्जीक्यूटिव इंजीनियर, फैजाबाद, ने इस सड़क के निर्माण के बारे में एक रिपोर्ट दी थी जिसमें यह बतलाया गया है कि सड़क के लिये ठेकेदार नें जो कंकड़ जमा किया है, वह निम्नकोटि का है, अतः ठेकेदार को ४० प्रतिशत कम करके दाम दिया जाय ?

श्री मोहन लाल गौतम--जी हां।

श्री रामनारायण त्रिपाठी--क्या ऐक्जीक्यूटिव इंजीनियर की रिपोर्ट पर कोई विचार किया गया और कोई कार्यवाही की गई ?

श्री मोहन लाल गौतम--मैंने आज्ञा दी है कि उसकी जांच की जाय।

श्री रामनारायण त्रिपाठी--क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि क्या मालीपुर-जलालपुर रोड़ के निर्माण का कार्य भी होने वाला है ?

श्री मोहन लाल गौतम--कार्य शुरू हो चुका है।

राजा वीरेंद्र शाह--क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि क्या सरकार ने म्युनिसिपल बोर्डों और जिला बोर्डों को 'एड' देने के लिये कमेटी बनाई है ?

श्री मोहन लाल गौतम--इस सवाल का संबंध इससे नहीं है। इसके लिये नोटिस की जरूरत है।

देवरिया जिले में औस्टारिटी प्राविजनिंग योजना के अंतर्गत दूकानदारों के विरुद्ध शिकायतें

*६--श्री गेंदा सिंह (जिला देवरिया)--क्या यह सही है कि देवरिया जिले में औस्टारिटी प्राविजनिंग योजना के अन्तर्गत जिले के सप्लाई दफ्तर ने उन दूकानदारों से बिना इस रसीद के मिले कि अनाज नियत स्थान पर सही सलामत पहुंचा दिया गया किराये की रकम की अदायगी कर दी ?

अन्न मंत्री के सभा सचिव (श्री बनारसी दास)--जी नहीं। कुल रकम में से कुछ रकम ठेकेदार को दी गई है। किन्तु यह ज्ञात नहीं है कि जो रकम दी गई है वह सिर्फ उन्हीं रसीदों के मुताबिक थी जिन पर फुटकर विक्रेताओं ने अपने हस्ताक्षर दिये हैं अथवा उससे अधिक। इस विषय में पूरी पूंछतांछ की जा रही है।

श्री गेंदा सिंह--क्या अन्न मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि ठेकेदारों के संबंध में बहुत सी शिकायतें हैं ?

श्री बनारसी दास--इस प्रकार की कोई सूचना सरकार के पास नहीं है।

श्री गेंदा सिंह---क्या माननीय मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि अन्न मंत्री जी स्वयं देवरिया गये थे तो उस समय चोरबाजारी की बहुत सी शिकायतें उनके सामने रखी गई थीं ?

अन्न मंत्री (श्री चन्द्र भानु गुप्त)---जी हां, यह सत्य है, कुछ दूकानदारों के बारे में शिकायतें की गयी थीं।

श्री गेंदा सिंह---क्या माननीय अन्न मंत्री यह बतलाने की कृपा करेंगे कि जिन लोगों के संबंध में शिकायतें हुई थीं उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई ?

श्री चन्द्रभानु गुप्त---यहां से आदेश जारी कर दिये गये थे कि ऐसे दूकानदारों को हटा दिया जाय और अगर उनके ऊपर कोई कार्यवाही की जा सकती हो तो की जाय।

श्री मदन मोहन उपाध्याय (जिला अल्मोड़ा)---क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि क्या उस जांच के बाद अब तक कोई आदमी निकाला गया है ?

श्री चन्द्रभानु गुप्त---इस प्रकार की कोई सूचना अभी तक मेरे पास नहीं आई है।

श्री गेंदा सिंह---क्या माननीय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि किसी के विरुद्ध कोई कार्यवाही हुई ?

श्री चन्द्रभानु गुप्त---अभी इस बात की कोई खबर नहीं आई है। मुझे आशा है, चूंकि आदेश दिये जा चुके हैं, ऐसे व्यक्तियों को जो गड़बड़ी कर रहे थे सजा दे दी गई होगी।

*७-८-श्री गजेन्द्र सिंह (जिला इटावा)---[२८ जुलाई, १९५२, के लिये स्थगित किये गये।]

रामपुर ज़िले में डिस्ट्रिक्ट डिस्पेंसरीज़ परामर्शदात्री समिति का निर्माण

*९---श्री कृष्ण शरण आर्य (जिला रामपुर)---क्या अन्न मंत्री कृपया बतलायेंगे कि रामपुर जिले में डिस्ट्रिक्ट डिस्पेंसरीज परामर्शदात्री समिति सरकार द्वारा किस दिनांक को बनायी गयी थी, कौन-कौन इसके सदस्य हैं, किस-किस दिनांक को अब तक इसकी बैठकें हुईं ?

श्री बनारसी दास---रामपुर ज़िले में देहाती चिकित्सालयों के लिये परामर्शदात्री समिति की स्थापना के राजकीय आदेश १९ जनवरी, १९५१ को दे दिये गये थे। सदस्य निम्नांकित हैं।

१---श्री रामभरोसे लाल, सदस्य, नगर कांग्रेस कमेटी।

२---श्री शांती शरण, सदस्य, आल इंडिया कांग्रेस कमेटी।

३---श्री कविराज बालमुकुन्द शास्त्री।

४-५-जिला बोर्ड के प्रधान और जन स्वास्थ्य समिति के चेयरमैन के लिये दो स्थान रिक्त हैं क्योंकि अभी जिला बोर्ड की स्थापना नहीं हुई। अब तक परामर्श दात्री समिति की कोई बैठक नहीं हुई है।

श्री कृष्ण शरण आर्य---क्या यह सही नहीं है कि कमेटी के सदस्यों को अभी तक उनके कर्त्तव्यों और अधिकारों की सूचना भी नहीं दी गयी है ?

श्री बनारसी दास---हां, सदस्यों को अभी कोई सूचना नहीं दी जा सकी है।

श्री कृष्ण शरण आर्य---क्या सरकार बतलाने की कृपा करेगी कि डेढ़ वर्ष से अधिक हो जाने के बाद भी कमेटी की कोई मीटिंग नहीं हुई है, इसका क्या कारण है ?

श्री बनारसी दास--सरकार ने जिलाधीश और संबंधित अधिकारियों को आदेश जारी कर दिया दिया था। उन्होंने सदस्यों को सूचना न देकर भूल की।

भारत सरकार से राज्य को खाद्य सहायता

*१०-श्री हरिश्चन्द्र बाजपेयी (ज़िला लखनऊ)--क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि भारत सरकार से उत्तर प्रदेशीय सरकार को कितनी खाद्य सहायता मिलती थी और उस सहायता के बन्द हो जाने से हमारे प्रदेश की खाद्य समस्या पर क्या प्रभाव पड़ा है ?

श्री बनारसी दास--भारत सरकार से उत्तर प्रदेशीय सरकार को आवश्यकतानुसार खाद्य सहायता मिलती रही है। औसतन २,५०,००० टन गल्ले की सालाना आवश्यकता रही है। अब भी जितने खाद्यान्न की आवश्यकता होगी प्रदेशीय सरकार भारत सरकार से ले सकेगी।

श्री हरिश्चन्द्र बाजपेयी--दो लाख पचास हजार टन में से कितना गल्ला सरकार पिछले वर्ष भारत सरकार से प्राप्त किया, क्या यह गल्ला भारत सरकार से मिल गया ?

श्री-बनारसी दास--इसके लिये नोटिस की आवश्यकता है।

श्री हरिश्चन्द्र बाजपेयी--इस वर्ष भारत सरकार से कितना गल्ला सरकार खरीदने का इरादा रखती है ?

श्री चन्द्रभानु गुप्त--अभी तक दो लाख दस हजार या तेरह हजार टन गल्ला आ चुका है। और जितने गल्ले की हमें आवश्यकता होगी वह गल्ला हम भारत सरकार से लेंगे।

श्री नेकराम शर्मा (ज़िला अलीगढ़)--क्या सरकार बतलाने की कृपा करेगी कि इस समय उत्तर प्रदेश के पास कितने मन गल्ला मौजूद है ?

श्री चन्द्रभानु गुप्त--पहली जुलाई को करीब साढे पांच लाख टन गल्ला हमारे पास था।

श्री बलवन्त सिंह--क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि भारत सरकार की इस सहायता का लाभ किन किन शहरों और किस किस ज़िले के कितने देहातों को होता है ?

श्री चन्द्रभानु गुप्त--इसका लाभ करीब डेढ़ सौ शहरों तथा ११ पूर्व के ज़िलों और जितने पहाड़ी क्षेत्र हैं उन सबको होता है।

श्री श्रीचन्द (ज़िला मुज़फ्फरनगर)--क्या माननीय मंत्री जी यह बतलाने की कृपा करेंगे कि उत्तर प्रदेश के अन्न की उपज यहां के निवासियों के लिये पर्याप्त नहीं होती है ?

श्री चन्द्र भानु गुप्त--हां, इतने वक्त तो ऐसा है।

श्री हरिश्चन्द्र बाजपेयी--किस दर पर भारत सरकार से गल्ला खरीदा गया और इस प्रदेश में किस दर से सरकार खरीद रही है ?

श्री चन्द्र भानु गुप्त--गल्ले की दर तो बदलती रही है। पहले केन्द्रीय सरकार ने गेहूं साढे तेरह रुपये मन दिया था, फिर १६ रुपये भाव हुआ, फिर १८ रुपये ६ आने और फिर २० रुपये ६ आने मन पर दिया।

श्री सीताराम शुक्ल (ज़िला बस्ती)--क्या माननीय मंत्री जी यह बतलाने की कृपा करेंगे कि पश्चिमी जिलों में कितना गल्ला पैदा हुआ और कितना खर्चा हुआ ?

श्री चन्द्र भानु गुप्त--इसके लिये नोटिस की आवश्यकता है।

श्री राज नारायण (जिला बनारस)—क्या खाद्य मंत्री कृपा करके बतलायेंगे कि केन्द्रीय सरकार ने अन्न संचित करने वालों से जिस रेट पर अतिरिक्त अन्न लेने की व्यवस्था की है उसके अनुसार प्रान्तीय सरकार भी चलेगी ?

श्री चन्द्रभानु गुप्त—प्रान्तीय सरकार ने जो आदेश इस संबंध में जारी किये थे वे आदेश कम कीमत पर गल्ला वसूल करने के थे। जैसा कि मैंने इस भवन में अपने बजट भाषण में बताया, कुछ गलतफहमी की वजह से केन्द्रीय सरकार ने जो आर्डर इस संबंध में जारी किया है और जो दरें उन्होंने जारी की हैं वे अवश्य हमारी दरों से अधिक हैं।

श्री हरिश्चन्द्र वाजपेयी—क्या सरकार के पास फेअर प्राइस शाप्स (सस्ते गल्ले की दुकानें) और राशन शाप्स को चलाने के लिये समुचित प्रबन्ध है ?

श्री चन्द्र भानु गुप्त—हां, आठ महीने तक का गल्ला हमारे गोदामों में है ही।

*११—श्री हरिश्चन्द्र वाजपेयी—इस कमी की पूर्ति के लिए सरकार ने क्या उपाय किये हैं और उन उपायों से कहां तक सफलता प्राप्त हुई है ?

श्री बनारसी दास—अन्न की कमी की पूर्ति के लिए प्रदेशीय सरकार ने 'अधिक अन्न उपजाओ' योजना के अन्तर्गत लगभग १२ लाख एकड़ भूमि तोड़ी है और सिंचाई की योजना के अन्तर्गत १२,८०,४७५ एकड़ जमीन की सिंचाई की सहायता भी प्रदान की गई है। परन्तु दैवी कारणों से, जिन पर प्रदेशीय सरकार का कोई वश न था, इस दिशा में जितनी सफलता की आशा की जाती थी, उतनी न हो सकी।

श्री मदन मोहन उपाध्याय—क्या सरकार यह बतलाने की कृपा करेगी कि ज्यादा अन्न उपजाओं स्कीम कुमायूं के तराई भाबर के हिस्से में भी लागू होगी ?

श्री बनारसी दास—जी हां।

श्री हरिश्चन्द्र वाजपेयी—जो नयी जमीन तोड़ी गयी और नया सिंचाई का प्रबन्ध किया कया उससे क्या गल्ले की उपज बढ़ी है ?

श्री चन्द्र भानु गुप्त—गल्ले की उत्पत्ति अवश्य बढ़ती यदि हमारे यहां वे दैवी कारण उपस्थित न होते जिनका जिक्र अभी इसी जवाब में किया गया है।

*१२—श्री हरिश्चन्द्र वाजपेयी—क्या सरकार इस सम्बन्ध में इस विधान सभा के सम्मुख कोई वक्तव्य देकर परिस्थिति से परिचित कराने की कृपा करेगी ?

श्री बनारसी दास—यह प्रश्न उठता ही नहीं।

रायबरेली जिले के शिवरतन गंज थाने में पुलिस द्वारा जब्त किया हुआ अन्न

*१३—श्री रामस्वरूप मिश्र (जिला रायबरेली)—रायबरेली जिले के शिवरतन गंज थाने में कंट्रोल का वर्जित अन्न वर्जित स्थानों पर ले जाने के अपराध में गत पांच वर्ष में किन किन तिथियों में, कितना कितना अन्न पुलिस द्वारा जब्त हुआ ?

श्री बनारसी दास—पिछले पांच वर्षों में रायबरेली जिले के शिवरतनगंज थाने में पकड़े हुए गल्ले का विवरण इस प्रकार है—

गल्ले के पकड़े जाने की तिथि	गल्ला	पुलिस द्वारा पकड़े गये गल्ले का परिमाण		
		मन	सेर	छटांक
३ जून, १९५१	धान	५	३	८
	चावल	१	१६	८
३० सितम्बर, १९५१	धान	११	२०	०
	चना	०	२०	०
	गेहूं	८	२०	०
	बेझड़	२	०	०
१ जनवरी, १९५२	गेहूं	५०	०	०
	ज्वार	२७	०	०
२७ फरवरी, १९५२	धान	६	०	०
	मीजान	११२	०	०

श्री रामस्वरूप मिश्र—क्या माननीय मंत्री महोदय बताने की कृपा करेंगे कि उत्तर में उल्लिखित २० जून, १९५१ के पहले के ४ साल में कोई गल्ला पकड़ा भी गया ?

श्री बनारसी दास—इसका उत्तर दिया जा चुका है। ३ जून, १९५१, को पहली बार गल्ला पकड़ा गया।

श्री श्रीचन्द—क्या माननीय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जिन सज्जनों ने वर्जित स्थानों से गल्ले के पकड़ने और इकट्ठा करने के रोकने में सहायता सरकार को दी, उनके प्रोत्साहन के लिये क्या कार्रवाई की ?

श्री बनारसी दास—यह तो पुलिस के द्वारा पकड़ा गया।

*१४—श्री रामस्वरूप मिश्र—क्या उपरोक्त जब्त हुआ गल्ला नीलाम हुआ ? यदि हां, तो किन किन तिथियों में, किस विधि से नीलाम होकर, कितना कितना रुपया सरकारी खजाने में आया ? यदि नहीं, तो वह जब्त हुआ गल्ला क्या हुआ तथा वह कितने परिमाण में कितने मूल्य का था ?

श्री बनारसी दास—जब्त हुआ गल्ला नीलाम नहीं हुआ। पुलिस द्वारा पकड़े गए इस ११२ मन गल्ले में से न्यायालय ने, अपने निर्णय में, ७३ मन २० सेर गल्ला सरकार के पक्ष में जब्त किए जाने का आदेश दिया। ७३ मन २० सेर गल्ले में से ६७ मन पुलिस के अधिकार में रक्खा है और ६ मन २० सेर गल्ला सुपर्दाद, श्री बलराम अवस्थी, के पास है। कुल ७३ मन २० सेर गल्ला लगभग १,००० रु० की लागत का है। यह आदेश हो गए हैं कि गल्ला फौरन रीजनल फूड कंट्रोलर के सुपुर्द किया जावे उसका रुपया सरकारी खजाने में दाखिल किया जावे।

शेष ३८ मन २० सेर गल्ला मालिक को वापिस कर देने का आदेश हुआ, जिसकी सूचना गल्ले के मालिक को दी जा चुकी है । वापस किया जाने वाला गल्ला अभी पुलिस के पास रक्खा है ।

श्री रामस्वरूप मिश्र--क्या माननीय मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि वह गल्ला फूड कंट्रोलर के सिपुर्द करने का आदेश किस तारीख को दिया गया है ?

श्री बनारसी दास--आदेश दिया जा चुका है परन्तु अभी इसकी सूचना सरकार को प्राप्त नहीं हुई है कि आया वह गल्ला फूड कंट्रोलर को दे दिया गया या नहीं ।

अध्यक्ष--प्रश्न यह नहीं है । प्रश्न यह है कि किस तारीख को आदेश दे दिया गया । अगर मालूम हो तो मंत्री जी बतला दें ।

श्री बनारसी दास--जिस तारीख को इसकी सूचना मिली उसी तारीख को आदेश दे दिया गया है ।

श्री रामस्वरूप मिश्र--क्या माननीय मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि इस आदेश से पूर्व इस सम्बन्ध में कोई आदेश थे ? यदि थे तो क्या थे ? नीलाम करने के लिये, या फूड कंट्रोलर को सुपुर्द करने के लिये या कोई और ?

श्री बनारसी दास--इसके लिये तो सरकार की ओर से आदेश सन् १९४९ में जारी हो गया था कि जो भी अनाज इस प्रकार से लिया जाय उसको तुरन्त ही फूड कंट्रोलर को दे दिया जाय और कोर्ट से उसकी अनुमति ले ली जाय ।

अतारांकित प्रश्न

मिर्जापुर शहर में श्मशान घाट

१--श्री अमरेशचन्द्र पांडेय (जिला मिर्जापुर)--क्या सरकार को यह मालूम है कि मिर्जापुर शहर में श्मशान घाट की कोई व्यवस्था नहीं है और वर्षा के दिनों में शवों को गंगापार ले जाने में बड़ी दिक्कतें होती हैं ?

श्री मोहनलाल गौतम--जाड़े और गर्मी के महीनों में शवों को तथा साथ में आये हुए लोगों और सामान को गंगापार ले जाने के लिये म्यूनिसिपल बोर्ड ने तीन नावों का प्रबन्ध कर रक्खा है जिनका कोई किराया या दाम नहीं लिया जाता है । वर्षाकाल में चौबेघाट पर शवों का दाह होता है । इस घाट पर चीफ़ इंजीनियर, स्वायत्त शासन इंजीनियरिंग विभाग, के परामर्श से एक अस्थायी टीन का छप्पर बनाने के हेतु म्यूनिसिपल बोर्ड भूमि प्राप्त करने का प्रयत्न कर रहा है ।

गोंडा जिले के राप्ती पार क्षेत्र में अन्न की कमी

२-- श्री बलभद्र प्रसाद (जिला गोंडा)--क्या सरकार को पता है कि गोंडा जिले के ट्रांस राप्ती क्षेत्र में गत दो वर्षों की वर्षा की कमी के कारण धान की पैदावार कहीं कहीं केवल नाममात्र को ही हुई है और वहां अनाज की विशेष कमी प्रतीत हो रही है ?

श्री चन्द्रभानु गुप्त--जी हां ।

३—श्री बलभद्र प्रसाद—क्या सरकार को पता है कि इस क्षेत्र में ए० पी० स्कीम के अन्तर्गत मिलो नाम का जो अनाज पुराने दुकानदारों के द्वारा बंटवाया जा रहा है, वह अत्यन्त सड़ा हुआ और मनुष्यों के खाने योग्य नहीं है ?

श्री चन्द्रभानु गुप्त—यह सही नहीं है कि मिलो सड़ा हुआ है और मनुष्यों के खाने के योग्य नहीं है।

४—श्री बलभद्र प्रसाद—क्या सरकार ग्राम सभाओं के द्वारा अच्छे तथा सस्ते गल्ले को बंटवाने की व्यवस्था पर विचार करेगी ?

श्री चन्द्रभानु गुप्त—कमी के क्षेत्रों में सस्ता और साफ अनाज अभी भी बांटा जा रहा है। गांव सभाओं की निगरानी में कार्ड बनाने व गल्ला बांटने के आदेश दिये जा चुके हैं। प्रयत्न हो रहा है। ब्लाक कमेटियां बनाई जा रही हैं। खाद्यान्न वितरण में सरकार बहुत काफी अंश में आर्थिक सहायता दे रही है।

गनफैक्ट्री क्वार्टर्स, लखनऊ में पानी का कनेक्शन कटने के सम्बन्ध में कार्य-स्थगन प्रस्ताव की सूचना

अध्यक्ष—मेरे पास अभी एक काम-रोको प्रस्ताव आया है, जो कल भी आया था मेरे पास, लेकिन समय के बाद आया था और मैं समझता हूं कि यह महत्वपूर्ण अवश्य है और अभी अभी के वाक़ये से सम्बन्ध रखने वाला है।

ऐसी अवस्था में, इस विषय में कि यह आज पेश होना चाहिये या नहीं, इसके विषय में माननीय सदस्य जो इसे पेश करना चाहते हैं वह कृपा करके इस विषय पर अपना प्रकाश डालें, जिसमें भवन का मत वह बना सकें कि इज़ाजत दी जाय या न दी जाय।

यह इस प्रकार है—

"यह सदन, गन फैक्टरी क्वार्टर्स, लखनऊ, के हजारों शरणार्थियों को पिछले दिनों उनके पानी के कनेक्शन को निर्दयतापूर्वक काट दिये जाने से जो असाधारण कष्ट उत्पन्न हो गया है, उस पर विचार करने के लिये अपना कार्य स्थगित करता है।"

श्री नारायण दत्त तिवारी (जिला नैनीताल)—आदरणीय अध्यक्ष महोदय, इस कार्य स्थगन प्रस्ताव पर कार्य स्थगित करने के लिये आपके द्वारा सभी माननीय सदस्यों से प्रार्थना करते हुये मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूं कि पिछले कई दिनों से लगातार गन फैक्टरी के हजारों शरणार्थी भाइयों के प्रतिनिधि सभी माननीय सदस्यों के पास और सरकार के आदरणीय मंत्रियों के पास और केन्द्रीय सरकार के आदरणीय मंत्रियों के पास भी इस महत्वपूर्ण विषय के सम्बन्ध में आ चुके हैं।

अध्यक्ष—मैं यह कहूंगा कि केन्द्रीय सरकार का आपने जिक्र किया। इसका केन्द्रीय सरकार से सम्बन्ध है या प्रान्तीय सरकार से ?

श्री नारायण दत्त तिवारी—प्रान्तीय सरकार से तो इसका सम्बन्ध मुख्य है। जैसा कि सभी को मालूम है कि गन फैक्ट्री क्वार्टर्स में पार्टीशन (विभाजन) के बाद करीब ४ हजार कौटुम्बिक शरणार्थी सरकारी आदेश के अनुसार बसा दिये गये थे। वहां पर मिलिट्री अधिकारियों को इस बात के लिये कहा गया था कि उनके जो पुराने क्वार्टर्स हैं, जो खाली हैं वह उनको दे दिये जायं और मिलिटरी वालों ने उसको मान लिया था और उनको आज्ञा दे दी थी और प्रान्तीय सरकार के आदेश से ही वह हजारों शरणार्थी वहां बसे थे। इधर कुछ दिनों से मिलिट्री अधिकारियों ने उनको लिखना शुरू किया कि वे उस स्थान को खाली करें। माननीय स्वास्थ्य मंत्री और माननीय मुख्य मंत्री की ओर से उनको बार बार आश्वासन दिया गया कि उनको वहां से हटना नहीं पड़ेगा।

अध्यक्ष—आपको इतने डिटेल (विस्तार) में नहीं जाना चाहिये। मैं इतना जानना चाहता हूं कि इसकी अरजेंसी (त्वरीयता) क्या है।

श्री नारायण दत्त तिवारी—इस बीच में मिलिट्री अथारिटीज (सैनिक अधिकारियों) ने उनको निकलने का नोटिस दिया। नोटिस देने के साथ साथ उन्होंने यह कार्यवाही की कि उन साढ़े चार हजार शरणार्थियों का जो पानी का कनेक्शन था वह बिल्कुल काट दिया। इसी बीच में जब वे हाईकोर्ट में गये तो हाईकोर्ट ने एक इंजेंक्शन आर्डर (स्थगन आदेश) दिया कि उनको वहां से न हटाया जाय लेकिन उस इंजेंक्शन आर्डर के होते हुये भी उनके पानी का कनेक्शन काटा गया। मेरे पास ऐसी तस्वीरें हैं कि उनको मीलों से पानी लाना पड़ता है। पानी की कमी की वजह से और पाखाने ठीक साफ न होने के कारण वहां महामारी का जबरदस्त डर हो गया है। मुझे पूरा पूरा इस बात का अन्देशा है कि अगर इस बारे में माननीय सदन ने कोई फैसला नहीं किया और सरकार ने कोई इंटरवेंशन (हस्तक्षेप) नहीं किया, तो पानी की कमी तो है ही।

अध्यक्ष—आप मेरिट्स पर बहुत जा रहे हैं। मैं इसके डिटेल में जाने के लिये नहीं कह रहा था। आप इसकी अर्जेंसी मुख्तसिर शब्दों में बता देते ताकि भवन समझ लेता।

श्री नारायण दत्त तिवारी—इसकी कितनी आवश्यकता है इस पर भवन विचार करे। अगर आप आज्ञा दें तो जो मेरे पास तस्वीरें हैं उनको दिखा सकता हूं।

अध्यक्ष—उनकी आवश्यकता नहीं है।

गृह मंत्री (डाक्टर सम्पूर्णानन्द)—जिन बातों का जिक्र यहां पर किया गया, मेरिट्स के सम्बन्ध में मैं कुछ नहीं कहता। हां, मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि यह क्वार्टर गवर्नमेंट आफ इंडिया के हैं, गवर्नमेंट आफ इंडिया की डिफेंस मिनिस्ट्री के (भारत सरकार के रक्षा विभाग के अधीन) हैं। उत्तर प्रदेश की सरकार का उनसे रत्ती भर भी सम्बन्ध नहीं है। वहां जो कुछ हुआ है गवर्नमेंट आफ इंडिया की डिफेंस मिनिस्ट्री की तरफ से हुआ है। अब मैंने सुना है कि उन लोगों ने हाई कोर्ट में दरख्वास्त की थी और वहां से उनके न हटने का इंजंक्शन आर्डर (स्थगन आदेश) इश्यू (जारी) हो गया था। उसके बाद कहा जाता है कि पानी का कनेक्शन काटा गया। अगर वह भी काटा गया तो डिफेंस मिनिस्ट्री की तरफ से काटा गया। फौजी अफसरों के ऊपर या गवर्नमेंट आफ इंडिया के ऊपर या डिफेंस मिनिस्ट्री के ऊपर उत्तर प्रदेश की सरकार का कोई नियंत्रण नहीं है। उनकी न यह सरकार आलोचना कर सकती है और न उनको कोई आदेश दे सकती है। इसलिये यह प्रश्न चाहे जितना महत्व-पूर्ण क्यों न हो लेकिन हमारे अधिकार क्षेत्र के बाहर की बात है।

अध्यक्ष—अब इसके ऊपर कोई बहस हो नहीं सकती।

श्री नारायण दत्त तिवारी—मैं एक सूचना जानना चाहता हूं। क्या माननीय गृह मंत्री जी ऐसा आश्वासन दे सकते हैं कि उनके पानी के लिये कोई इन्तजाम हो सकता है या यू० पी० गवर्नमेंट केन्द्र से कुछ कह सकती है?

अध्यक्ष—इस सम्बन्ध में आगे एक अनुदान आ रहा है, जब वह पेश हो तब आप आश्वासन ले सकते हैं या जो बात करना चाहें कर सकते हैं। जहां तक काम रोको प्रस्ताव का सम्बन्ध है गवर्नमेंट की तरफ से यह स्पष्ट कर दिया गया है कि प्रान्तीय सरकार से इसका कोई सम्बन्ध नहीं है। ऐसी अवस्था में मैं समझता हूं कि यह काम-रोको प्रस्ताव अवैध है। इसके पेश करने की इजाजत मैं नहीं देता हूं।

विभिन्न अनुदानों के लिए समय विभाजन

अध्यक्ष--वित्तीय वर्ष सन् १९५२-५३ ई० के लिये आय-व्ययक में अनुदानों के लिये प्रस्ताव। मैं माननीय सदस्यों से यह प्रार्थना करूंगा कि इन अनुदानों के लिये समय के बटवरे के सम्बन्ध में जो सुझाव देना चाहें दे सकते हैं।

श्री केशव गुप्त (ज़िला मुज़फ्फरनगर)--आज अध्यक्ष, महोदय, चार अनुदान हैं और वे सब एक दूसरे से अलग हैं, इसलिये अलग अलग लाने होंगे। अनुदान संख्या २७ के लिये डेढ़ घंटा, अनुदान संख्या ३० के लिये डेढ़ घंटा, अनुदान संख्या ७ के लिये आधा घंटा, अनुदान संख्या ४८ के लिये एक घंटा, इस तरह से आज का विभाजन कर दिया जाय। मैंने साढ़े चार घंटे रखे हैं क्योंकि अभी साढ़े ११ बजे हैं और चार घंटे बाकी हैं।

श्री कालीचरण टंडन (ज़िला फर्रुखाबाद) अध्यक्ष महोदय, मेरा प्रस्ताव यह है कि डेढ़ घंटा अनुदान संख्या २७ के लिये, दो घंटा अनुदान संख्या ३० के लिये, चौथाई घंटा अनुदान संख्या ७ के लिये और बाकी समय अनुदान संख्या ४८ के लिये दे दिया जाय।

श्री ज्वाला प्रसाद सिन्हा (जिला गोंडा)--माननीय अध्यक्ष महोदय, मेरी प्रार्थना यह है कि सहकारिता के लिए तीन घंटे रखे जायं। बाकी समय और अनुदानों के लिये दिया जाय।

श्री मदन मोहन उपाध्याय (ज़िला अल्मोड़ा)--माननीय अध्यक्ष महोदय, मेरा सुझाव है कि अनुदान संख्या २७ को पहले लिया जाय। इसके बाद अनुदान संख्या ७ ले लिया जाय क्योंकि इसमें केवल १५ मिनट लगेंगे। इसके बाद हम अनुदान संख्या ३० पर बहस कर सकेंगे। इसलिये अनुदान संख्या ७ लिया जाय और फिर अनुदान संख्या ३० और ४८ ले लिये जायं।

अध्यक्ष--आपसे इसके लिये तो नहीं पूछा गया। आपसे तो समय के लिये पूछा गया है। यह असंगत सा है।

(कुछ ठहर कर)

मैं निर्णय करता हूं कि अनुदान संख्या २७ के लिये पौने दो घंटे, दूसरे अनुदान संख्या ३० के लिये भी पौने दो घंटे, तीसरे अनुदान के लिये १५ मिनट तथा चौथे अनुदान के लिये पौन घंटा रखा जाय। लोग यह चाहते हैं कि पहले अनुदान के लिये ज्यादा समय दिया जाय। इसलिये डेढ़ घंटे के बजाय पौने दो घंटे कर दिये हैं। और दूसरे के लिये भी इतना ही समय रखा गया है क्योंकि वाहन को भी लोग महत्वपूर्ण समझते हैं।

वित्तीय वर्ष १९५२-५३ के आय-व्ययक में अनुदानों के लिए मांगों पर मतदान--अनुदान संख्या २७--लेखा शीर्षक ४२--सहकारिता

सहकारिता उपमन्त्री (श्री मंगला प्रसाद)--माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं गवर्नर महोदय की सिफारिश से प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या २७--लेखा शीर्षक ४२--सहकारिता के अन्तर्गत ७१,९२,६०० रुपये की मांग स्वीकार की जाय।

मैं बहुत अधिक अभी नहीं कहने वाला हूं। लोगों के क्रिटिसिज्म और कटौती के प्रस्ताव पर जो व्याख्यान होंगे उनके सुनने के बाद उनके जवाब में जो बातें उठायी जायंगी उनका पूरा

[श्री मंगला प्रसाद]

जवाब देने की कोशिश करूंगा और जो सुझाव सदन के माननीय सदस्यों की तरफ से आयगा उस पर आयन्दा अगर वह इस काबिल हुआ कि उस पर चला जाय चलने की भी कोशिश करूंगा। इसमें शायद किसी को मतभेद नहीं है कि सहकारिता या सहकारी समितियों के जरिये से देश की तरक्की काफी हो सकती है। पश्चिमी मुल्कों में आजादी होने के बाद सामाजिक और आर्थिक प्रगति काफी हुई है। वहां के गांव और शहर वालों को इससे काफी फायदा हुआ है और यही वजह है कि हमारे देश में भी इसकी काफी मांग है और आज जो माननीय सदस्यों की तरफ से अनुरोध है कि इस अनुदान पर तीन घंटे दिये जायं तो यही वजह है कि वह लोग सोचते हैं कि इसमें काफी प्रगति की आवश्यकता है।

इसका इतिहास बहुत पुराना नहीं है। सन् १९०४ में पहले पहल इसका ऐक्ट (अधिनियम) बना और इस पर कार्यवाही शुरू हुई। सन् १९१२ ई० में यह ऐक्ट फिर से हुआ और सहकारिता सिर्फ ऋण समिति के जरिये से शुरू हुई। लेकिन कुछ लोग जो इसमें थोड़ी सी दिलचस्पी रखते हैं वह जानते हैं कि यह ऋण समितियां बहुत सफल नहीं हुई हैं। इसलिये कि उस समय यह एक शुरू की चीज थी अब इसमें काफी मेम्बर्स हो गये हैं, काफी समितियां बन गई हैं, काफी काम भी हुआ है लेकिन जितनी तरक्की होनी चाहिये थी वह नहीं हुई। सन् ३६ में कांग्रेस मिनिस्ट्री आई और सन् ३७ में इस काम को फिर शुरू किया गया। जितनी ऋण समितियां थीं वे तो कायम रहीं लेकिन तरीका यह बदला कि जहां समितियां केवल ऋण देने के लिये थीं उनको मल्टी परपज सोसाइटीज (बहुधंधी समितियां) बनाया गया। थोड़ी बहुत प्रगति उसमें होने लगी थी। इसी बीच में कांग्रेस सरकार ने इस्तीफा दे दिया और फिर कोई खास तरक्की उसमें नहीं हो सकी। जब सन् ४६ में कांग्रेस सरकार आई तो उसने फिर इस पर काफी ध्यान दिया। सन् ४७ में फिर इसमें कुछ तरीका बदला गया। मल्टी परपज (बहुधंधी) सोसाइटीज तो रहीं लेकिन ब्लाक सिस्टम कायम किया गया। १२, १५ गांव की यूनियनें बनाई गईं, उनके जरिये से काम करना शुरू किया गया। अब काफी प्रगति है। सन् १९४३ में प्राविंशियल मार्केटिंग फेडरेशन कायम किया गया। उसने कंज्यूमर्स गुड्स रोजमर्रा लोगों के खाने पीने के साधन और सामान उनको सप्लाई करना शुरू किया। यह फेडरेशन (संघ) कुछ बदनाम रहा और काफी धक्का कोआपरेटिव सोसाइटीज को लगा। आज भी कुछ लोग इसके खिलाफ हैं। यह कहना कि बहुत से काम जो कोआपरेटिव सोसाइटीज के जरिये हो रहे हैं उनमें सभी ठीक हैं, किसी में खराबी या त्रुटि नहीं है ऐसी बात नहीं है। लेकिन वह खराबियां ऐसी हैं कि अगर तमाम जनता, जितने हमारे साथी हैं, इसमें लग जायं, सबका उसमें सहयोग हो तो वे आसानी से दूर हो सकती हैं और जो प्रगति और सफलता हम चाहते हैं वह हो सकती है। इसके लिये हमें एक सहकारी आंदोलन चलाना पड़ेगा। जो हमारे देश में ऊंचे कार्यकर्त्ता हैं जो इसमें सम्मिलित नहीं हैं कोशिश करके हमें उनको निकालना है और उनके हाथों में इन चीजों को सुपुर्द करना है तभी हमारी तरक्की हो सकती है। सहकारिता पर हमें विशेष ध्यान देना है, इसमें सबका सहयोग बहुत जरूरी है, अच्छे कार्यकर्त्ताओं की इसमें आवश्यकता है। आप देखेंगे कि सरकारी आफिसर्स तो मदद करते हैं, साथ देते हैं, समझाते बुझाते हैं, काम करने का ढंग बतलाते हैं लेकिन सफलता या असफलता जो लोग सोसाइटीज की तरफ से चुने जाते हैं, जो कारोबार को चलाते हैं उन पर ज्यादा निर्भर करती है। इसलिये मैं इस बात पर ज्यादा जोर देना चाहता हूं कि जो हमारे अच्छे कार्यकर्त्ता हैं चाहे वे किसी दल से संबंध रखते हों उन सबको इस नेक काम में सम्मिलित होना चाहिये।

अब थोड़ी सी और बातें मैं आपको इस संबंध में बतलाना चाहता हूं, जब कि कंट्रोल हमारे सूबे में लगे तो उसी सिलसिले में प्राविन्शियल मारकेटिंग फेडरेशन का जन्म हुआ। उसने सामान देना शुरू किया और उसने यही नहीं किया कि सामान को बेचना शुरू किया बल्कि उसने तमाम सूबे के अन्दर अलग अपना आर्गनाइजेशन (संघटन) बनाया और उसके जरिये से सामान का

वितरण करना शुरू किया। यही नहीं बल्कि उसने व्यक्तियों को भी सामान दिया और और उनसे ताल्लुक रखा उसने बिजनेस किया। इसका नतीजा यह हुआ कि उसमें काफी बदनामी हुई। वह चीज़ बदल दी गई और अब ब्लाक बनाये गये हैं। डिस्ट्रिक्ट कोआपरेटिव फेडरेशन (जिला सहकारी संघ) बनाये गये उनके जरिये से अब सामान का वितरण होता है। मैं यह समझता हूं कि कोआपरेटिव मार्केटिंग फेडरेशन का जो नाम है वह बदल दिया जाय और दूसरा कोई नाम रखा जाय। आपकी सलाह से जो नाम अच्छा हो वह नाम इसका रख दिया जाय जिससे बदनामी का जो असर है वह दूर हो जाय।

इन पांच सालों के अन्दर जो प्रगति हुई है उसका थोड़ा सा ब्यौरा आपको दे देना चाहता हूं। जहां हमारी अपनी पूंजी कोआपरेटिव की ३ करोड़ थी वह इस पांच साल के अन्दर ८ करोड़ हो गयी है। जहां कारोबार (वर्किंग कैपिटल) में ८ करोड़ लगा हुआ था वह अब २३ करोड़ हो गया है। यहां पर सहकारिता के आधार पर ३४ हजार गांव कार्य कर रहे हैं और उसमें २८ लाख मेम्बर हैं। एक घर में ४,५ आदमी भी लगाये जायं तो इस सूबे के काफी लोग सहकारिता के कामों में शामिल हो गये हैं। जैसा कि मैंने पहले कहा कि इसमें कई रुकावटें थीं। अच्छे आदमियों की कमी थी और रुपये की भी कमी थी। जो अच्छे कार्यकर्त्ता थे वह इसमें नहीं आये और अब उनको आना चाहिये। इसके अन्दर धन की भी कमी थी। जो हमारा आडिटिंग (लेखा परीक्षा) का तरीका था वह ऐसा था कि अगर असिस्टेंट रजिस्टार किसी जिले में वहां के बड़े अफसर हैं तो उन्हीं के मातहत आडिटर्स काम करते थे। आडिटिंग की यह प्रणाली गलत थी और यह उसूलन भी गलत था। आडिटिंग अलग से होना चाहिये। जिलों के अन्दर जो डिस्ट्रिक्ट आडिटर्स हैं उनसे असिस्टेंट रजिस्ट्रारों का कोई खास ताल्लुक नहीं होना चाहिये। इसके अलावा जो असिस्टेंट रजिस्ट्रार जिले में रहता है उसके पास काम काफी होता है वह अपना काम करते हुये इस आडिटिंग के काम को करे यह मुश्किल था और तरीका भी गलत था। सरकार ने सोचा कि इस तरीके को बदलना चाहिये। अब चीफ आडिटर रखा गया है उसके अन्तर्गत ही सारे आडिटर्स काम करेंगे। जहां कहीं खर्चा गलत तरीके से होता है उसमें इस आडिटिंग के जरिये से दुरुस्त किया जा सकता है।

इसके बारे में एक और बात है और वह यह है कि तकावी अभी तक जो दी जाती है वह किसी भी ऐसे काश्तकार को दी जा सकती है जो भूमिधर बन गया हो। कोआपरेटिव सोसाइटीज को तकावी नहीं मिलती। हमारे विचार से इसमें सुधार होना चाहिये और हमने इस बात को मान लिया कि यह बात मुनासिब है कि कोआपरेटिव को भी तकावी मिलनी चाहिये।

श्री नेकराम शर्मा (जिला अलीगढ़)—प्वाइंट आफ इन्फारमेशन (सूचना प्राप्ति के लिये) मैं यह कहना चाहता हूं कि माननीय मंत्री कोआपरेटिव के जब यहां पर मौजूद हैं तो क्या डिप्टी मिनिस्टर कोई ग्रांट (अनुदान) पेश कर सकते हैं? मैं इस पर आपकी रूलिंग (व्यवस्था) चाहता हूं।

अध्यक्ष—जी हां, पेश कर सकते हैं।

श्री नेकराम शर्मा—आज तक तो जहां तक मेरा ज्ञान है इस सदन में ऐसा नहीं हुआ और न पार्लियामेंट में ही ऐसा होता है। ग्रांट तो मिनिस्टर खुद ही पेश करते हैं। मैं इस विषय पर आपकी रूलिंग (व्यवस्था) चाहता हूं।

अध्यक्ष—आप जारी रखें, आप ऐसा कर सकते हैं।

श्री मंगला प्रसाद—मैं यह कह रहा था कि तकावी भी कोआपरेटिव सोसाइटीज़ को मिल सकती है। अगर कोई समिति कोआपरेटिव फार्मिंग (सहकारी खेती) करना चाहे या कंसालिडेशन आफ होल्डिंग्स (जोतों की चकबंदी) करना चाहे या और कोई तरक्की का काम करना चाहे तो वह आसानी से तकावी पा सकता है।

[श्री मंगला प्रसाद]

बीज गोदामों की बहुत कमी है। आज अच्छे बीज गोदाम बहुत कम हैं। पहले यह गवर्नमेंट के पास थे लेकिन अब कोआपरेटिव्ज़ को करीब ६६७ गोदाम दे दिये गये हैं और पहले से उनके पास करीब ३५० के थे। इस तरह से सब मिलाकर यह करीब १००० के हो गये हैं। आज गल्ला रखने की समस्या ठीक तरह से हल नहीं हो पाई है। जहां हम बीज रखते हैं वह मकान अच्छे नहीं हैं और अक्सर वहां बीज खराब हो जाता है और उसकी क्वालिटी गिर जाती है। कोशिश इस बात की की जा रही है कि अच्छे बीज गोदाम बनाये जाँय। काफी गोदाम बने भी हैं और इटावा में तो कई अच्छे गोदाम बने हैं और हर जगह यदि सहयोग मिले तो वह बन सकते हैं। बजट में करीब ५०,००० रुपये का प्राविजन (उपबन्ध) है और करीब ४–५ लाख रुपया कोआपरेटिव की तरफ से भी इस में लगाया जायगा और इस तरह से इस साल कुछ और नये गोदाम बन जाँयगे। प्राइवेट एफर्ट से भी अगर माननीय सदस्य कोशिश करें और मेहनत करें तो काफी गोदाम बन सकते हैं और बीज के रखने में आसानी हो सकती है। इसका बीज सुरक्षित रहेगा और आइन्दा पैदावार बढ़ाने में भी आसानी होगी। अभी तक थोड़े दिन के अन्दर काफी ट्यूबवेल कोआपरेटिव के बने हैं। गवर्नमेंट ने जो १५ लाख रुपया दिया है उसके जरिये से ३०० ट्यूबवेलों के कोआपरेटिव बनेंगे जनता की थोड़ी ही मदद से ३०० ट्यूबवेल शीघ्र बनने की आशा है। ५ लाख रुपये की ग्रांट (अनुदान) भी इस में है जो कि प्रोडक्टिव चीजों के लिये यानी गांव में पैदावार बढ़ाने की जो चीजें हैं उसके लिये है जैसे दूध बढ़ाने की बात है और इस तरह की चीजों के लिये रखा गया है।

मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेना चाहता। केवल इतना कहना चाहता हूं कि इस थोड़े से जमाने में काफी प्रगति सहकारिता में हुई है। इस में त्रुटियां हैं और थोड़ा बहुत भ्रष्टाचार भी है और उसको दूर करने की कोशिश हो रही है। इस वक्त भी मेरे खयाल में करीब १०० एमबेजिलमेंट केसेज (गबन के मुकदमे) रिश्वत वगैरह के चल रहे हैं और मैं अपनी तरफ से यह कह सकता हूं कि आइंदा इसमें काफी देखभाल की जायगी और जो लोग गलत काम करेंगे या पैसा खाने की कोशिश करेंगे और सेवा भाव से काम नहीं करेंगे उन पर कड़ा रुख रखा जायगा और उनको सजा दिलाने और निकालने की कोशिश की जायगी। आखिर में मैं सिर्फ इस बात पर जोर देना चाहता हूं कि कोआपरेटिव सोसाइटीज में कोआपरेशन का काम है वहां हर तरह से कोआपरेशन मिलना चाहिये। हर तरफ से इस कार्य में सहयोग होना चाहिये और अगर हमें सहयोग मिला तो मैं वादा करता हूं कि आइन्दा शायद किसी को शिकायत इसके बारे में बाकी नहीं रह जायगी।

श्री राजनारायण (जिला बनारस)—आदरणीय स्पीकर महोदय, मैं इस अनुदान में १ रुपये की कटौती का प्रस्ताव पेश करता हूं।

आदरणीय स्पीकर महोदय, मैं आपसे पहले ही निवेदन कर देता हूं कि अगर आवश्यकता हो तो हमारा समय कुछ बढ़ाने की कृपा करेंगे।

अध्यक्ष—आपको १५ मिनट मिल जायेंगे।

श्री राजनारायण—मुझे बहुत ही आश्चर्य हुआ है जब से मैं अपने मंत्री महोदयों की भिन्न भिन्न अनुदानों पर तकरीर सुनता हूं। कोई भी माननीय मंत्री उठते हैं, वर्तमान परिस्थिति का विश्लेषण हो जाता है, भ्रष्टाचार को भी मान लिया जाता है, और अगर कोई सम्मानित सदस्य सुझाव देंगे उससे भ्रष्टाचार को दूर करने की कोशिश होगी, यह आश्वासन भी दिया जाता है; मगर किसी माननीय मंत्री ने यह बतलाने की कृपा नहीं की कि यह जो भ्रष्टाचार होता आया है उसका रूट काज (मूल कारण) क्या है और उस रूट काज को दूर करने की कोशिश सरकार करती है या नहीं। कोआपरेटिव में सबको सहयोग देना चाहिये, मैं माननीय मंत्री जी के इस निमंत्रण को स्वीकार करता हूं और समझता हूं कि सारा सूबा यहां की गरीब जनता और क्रांतिकारी प्रगतिशील पार्टियां कोआपरेशन के लिये तैयार हैं। मगर मंत्री जी की जो नीति है कोआपरेटिव मूवमेंट (सहकारिता आन्दोलन) को चलाने के लिये वह नीति को आपरेशन लेने को तैयार नहीं है।

माननीय मंत्री जी बतायंगे कि उत्तर प्रदेश में जिस ढंग पर रुपया कर्ज दिया जाता है क्या सारे देश में किसी सूबे में १५ फीसदी सूद पर कोआपरेटिव से रुपया दिया जाता है? कोआपरेशन की बात है या सरकार यह चाहती है कि इससे कोई कोआपरेट न करे? मद्रास में सवा छः फीसदी, बम्बई में सवा छः फीसदी, बिहार में पौने सात फीसदी, मैसूर में ७ फीसदी, ट्रावनकोर में ८ फीसदी, हैदराबाद में सवा छः फीसदी सूद लिया जाता है मगर हमारे उत्तर प्रदेश में साढ़े १० से लेकर १५ फीसदी तक सूद लिया जाता है। माननीय मंत्रीजी बतायें कि उनसे कौन कोआपरेट (सहयोग) करेगा? यहां की गरीब जनता भूख से मर रही है और ७३ फीसदी हमारे सूबे का किसान दो एकड़ से कम खेती रखता है। सरकार की जैसी नीति है उससे जनता कोआपरेशन नहीं देगी और अगर जनता वर्तमान सरकार को कोआपरेशन देगी तो वह खुद जहन्नुम में चली जायगी।

सन् १९०५ से यह आंदोलन चला हुआ है। जरा माननीय मंत्री जी यह भी ख्याल करें कि इसमें प्रगति क्यों नहीं हुई। आंकड़े दे दिये जाते हैं चाहे पुलिस के हों, चाहे जेल के हों। दूसरे देशों में कितना खर्च होता है इसके भी आंकड़े दे दिये जाते हैं और कह दिया जाता है कि डेंजर (भय) बढ़ता जा रहा है। मैं पूछता हूं कि क्या कोई समय आ सकता है कि समाज के अन्दर से असंगतियां बिल्कुल मिट जायंगी? मैं स्पष्ट कहता हूं कि वर्तमान समाज में जिस तरह का कंट्राडिक्शन (विरोध) सोसायटी में है उससे जन्य अपराध का एक नेचर होगा। हां दूसरा समाज जब पैदा होगा और जिसमें इस तरह का कंट्राडिक्शन सोसायटी में नहीं होगा तो दूसरे ढंग की असंगतियों से जन्य अपराध का स्वरूप भी दूसरा होगा। मगर यह कहना कि अमरीका में भी अपराध है तो यहां भी होगा, डेनमार्क में है तो यहां भी होगा, मैं समझता हूं कि वस्तुस्थिति से दूर जाना है और वाग्जाल में सम्मानित सदस्यों के समय को नष्ट करना है। ऐसा कोई युग नहीं आयेगा जिसमें समाज की असंगतियां न रह जायं; भिन्न भिन्न असंगतियों से युक्त समाज में भिन्न प्रकार का पारस्परिक द्वन्द्व पैदा होता है जो नवीन समाज के निर्माण के लिये गति देता है।

अब बीज की बात मैं जरा अर्ज कर दूं। ये जो सहकारी कमेटियां हैं उनसे किसानों को बीज मिलता है। आज उस बीज की वसूली में बड़ी ज्यादती और जबरदस्ती हो रही है। जहां पर सूखा पड़ गया, हमने कोआपरेटिव से बीज लेकर खेत में बोया मगर उस खेत में अन्न नहीं पैदा हुआ। मगर आज कोआपरेटिव डिपार्टमेंट के सुपरवाइजर जाते हैं और अगर बीज नहीं होता है तो रेट इतना हाई देते हैं कि १६ रुपया मन के स्थान पर ४० रुपये मन किसान से लेते हैं। सरकार किसान से १६ रुपये मन गल्ला खरीदे और चालीस रुपया मन का बीज किसान को दे, यह कहां का न्याय है। क्या सरकार इस नीति में कोई कोई परिवर्तन करने जा रही है? उत्तर प्रदेश जहां की आबादी सवा छे करोड़ है वहां के लिये ८ करोड़ की पूंजी सहकारी समितियों के लिये नगण्य है। जब सदस्य इस कोआपरेटिव मूवमेंट से तनिक भी दिलचस्पी नहीं रखते होंगे उनके दिमाग में तो यह बात आ सकती है कि यह बहुत भारी रकम है और उससे भ्रम पैदा हो सकता है लेकिन वास्तव में ऐसा नहीं है। एग्रीकल्चरल फिनैन्स सब-कमेटी बनी थी, कोआपरेटिव प्लानिंग सब-कमेटी ऐग्रीकल्चरल क्रेडिट आर्गेनाइजेशन, इन सब ने यह सिफारिश की थी कि लम्बे अर्से तक के लिये जो रुपया कर्ज दिया जाय उस पर ४ फीसदी और कम अर्से के लिये जो रुपया दिया जाय उस पर सवा छः फीसदी सूद लिया जाय। मगर आज उत्तर प्रदेश में १५ फीसदी सूद लिया जाता है। कुछ समझ में नहीं आता। सरकार ही कमेटी बनाती है और जब वे कमेटियां कोई सिफारिश करती हैं तो यह कहा जाता है कि वे सिफारिशें तो ऐसी हैं कि उनको अगर सरकार चालू कर दे तो बड़ी आफत आ जायगी। मैं चाहता हूं कि हमारे आदरणीय मंत्री महोदय रेंट (सूद) की व्यवस्था का एलान करें और बावजूद सरकार के कहने के सहयोग नहीं मिल रहा है इसका कारण भी जानने की कोशिश करें। फिर मैं कहूंगा तो लोग यह कहेंगे कि यह तो सोशलिस्ट पार्टी का एक रवैया हो गया है। जहाँ हमारे माननीय मंत्री जी आंकड़े निकालें और देखें कि

[श्री राज नारायण]

जो सुपरवाइजर हैं वे कितनों के चाचा, मामा और फूफा हैं। जैसा कि हमारे माननीय डाक्टर सम्पूर्णानन्द जी ने जनरल इलेक्शन (आम चुनाव) के पहले कहा था कि कांग्रेस संघटन तो भाई भतीजा वाद का संघटन हो गया है, मैं उन्हें के शब्दों को दोहराना चाहता हूं और कहता हूं कि सब जगह किसी न किसी को उसमें घुसेड़ दिया चाहे वह प्रगति की ओर समाज को ले जाय चाहे जिस तरफ ले जाय। मैं तो कहता हूं कि इस मामले की जांच हो और इसको ठीक करने की व्यवस्था की जाय। हमारे मंत्री जी शायद इस विभाग को नया-नया सम्हाल रहे हैं। कई बार हमने उत्तर प्रदेश के रजिस्ट्रार महोदय से निवेदन किया है मगर कोई सुनवाई नहीं हुई और अगर कोई खास मामला हुआ जिसमें कोई भ्रष्टाचार किसी कांग्रेसी विशेष से संबंधित निकला तो उसकी तो कोई कतई सुनवाई हुई ही नहीं है। देश गरीब है, जनता चाहती है कि हर जगह वह कोआपरेटिव मूवमेंट में साथ दे, पर मैं कहना चाहता हूं कि अगर सरकार सहकारी ढंग पर अपनी नीति को चलाना चाहती हैं तो जमीन का बटवारा फिर से करना होगा और नयी-नयी होल्डिंग्स (खाते) बनानी पड़ेंगी और मैक्सिमम होल्डिंग्स (अधिकतम खाते) के बारे में भी कोई व्यवस्था करनी होगी। क्या माननीय मंत्री बतलायेंगे कि जो व्यवस्था आज है उसको परिवर्तित करने की क्या स्कीम सरकार के पास है। चाहे वह कोआपरेटिव का डिपार्टमेंट हो या कोई और डिपार्टमेंट हो, मैं नम्रता से जानने की कोशिश करता रहता हूं कि इस वर्तमान अव्यवस्था को परिवर्तित करने की क्या योजना सरकार के पास है। मैं देखता हूं इस ओर चलने के लिये एक भी कदम यह सरकार नहीं उठाती है।

आदरणीय स्पीकर महोदय, मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि मैं सरकार के आंकड़ों से परेशान हो गया हूं चाहे वे खाद्य विभाग के हों या पुलिस विभाग के हों। जो भी आंकड़े रखे जाते हैं वे बड़े अजीब ढंग से रखे जाते हैं। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्रीगण अपने यहां के आंकड़ों को ध्यानपूर्वक देखेंगे और उनमें अगर कोई गलती होगी तो उसमें सुधार करने की कोशिश करेंगे। मिसाल के तौर पर बीज विभाग कहता है कि हमने कोआपरेटिव विभाग को गल्ला दे दिया। जो बीज दिया वह सुन्दर था लेकिन कोआपरेटिव विभाग कहता है कि दुर्भाग्य से जो बीज उन्हें दिया गया वह एक अच्छे किस्म का बीज नहीं था, कृषि विभाग के द्वारा जो बीज का हस्तान्तरण हुआ वह अच्छा बीज नहीं था। हालत यह हो रही है कि एक विभाग दूसरे विभाग पर दोषारोपण करता है, फिर बताइये काम कैसे चले। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी उस भावना से उत्तर देने की कृपा करेंगे जिससे सहयोग की भावना पैदा होती है यों तो सफाई देने के लिये कुछ भी दी जा सकती है। एक खूनी भी अपनी सफाई पेश कर देता है? मैं चाहता हूं कि वस्तु स्थिति का विश्लेषण करके सरकार अगर देखे कि हमारी बात सही हो तो उसको मान ले और अगर वह देखे की यह बात सही नहीं है तो हिम्मत के साथ कहे कि यह अमान्य है। बिना केपेटलिज्म (पूंजीवाद) को समूल नष्ट किये सहकारी विभागों में प्रगति नहीं हो सकती। जो क्रांतिकारी विचार वाले होते हैं वे ही अपना कदम तेजी के साथ उठा सकते हैं उन्हें रूढ़िवाद में फंसे रहना अच्छा नहीं लगता। जिन्होंने समाजवाद के ग्रंथों का अध्ययन किया है वे जानते हैं कि प्रतिक्रियावादी सरकारें बुद्धि का शोषण किया करती हैं। जो विशेषज्ञ होते हैं, जो बुद्धिवादी होते हैं उनको पूंजीवाद १००, १०००,२००० रुपयों पर खरीद कर उनकी बुद्धि का शोषण करता है। कुछ माननीय सदस्यों तथा मंत्रियों को समझना चाहिये कि उनकी बुद्धि का शोषण आज हो रहा है। यह सरकार अपनी प्रतिक्रियावादी नीति को छिपाने के लिये उनकी बुद्धि का शोषण करती है। केवल वही लोग जो सुलझे हुये दिमाग के लोग हैं वे सामाजिक विश्लेषण करते हैं और जनता को इसके विरुद्ध जगाये रखते हैं। १९०५ से यह आंदोलन चल रहा है। पृष्ठ २ पर माननीय मंत्री जी देखेंगे यह लिखा हुआ है:—

"स्पष्ट है कि ऐसे संघटन के विकसित होने में समय लगेगा और सहकारी आंदोलन अब तक राज्य के आर्थिक जीवन पर यदि विशेष प्रभाव नहीं डाल सका है तो इसमें कोई आश्चर्य की बात नहीं है।"

"प्रभाव नहीं डाल सका है" में पूछूंगा कि क्यों नहीं डाल सका है। इसका कारण क्या है। Here this "why, should be explained by the minister concerned. [यहां इस "क्यों" का स्पष्टीकरण संबंधित मंत्री महोदय द्वारा होना चाहिये]

जनता के अन्दर सहयोग की भावना जागने के लिये मैं चाहता हूं कि यह चीज ऊपर से न थोपी जाय। जो सुपरवाइजर्स नियुक्त किये गये हैं उनको क्या किसी मेम्बर की सम्मति से नियुक्त किया गया। किसी सुपरवाइजर से तनिक भी भृकुटी टेढ़ी हो गई तो उसे झट से भगा दिया गया। इसको भी ठीक तरह से संचालन करना चाहिये।

मैं चाहता हूं कि जब भिन्न-भिन्न विकास की समितियां बनाई गई हैं, भिन्न-भिन्न संघटन जब उसके लिये मौजूद हैं, जब गवर्नमेंट ने पंचायतें कायम की हैं तो फिर ये बहुरंगी विकास की योजनाएं क्यों नहीं उनके द्वारा कार्यान्वित की जाती हैं। आखिर ये पंचायतें किस काम के लिये हैं। उनको क्यों सहयोग का जिम्मेदार नहीं ठहराया जाता है। उनका सहयोग क्यों नहीं लिया जाता है। तभी उनकी भी उन्नति हो सकती है। सरकार को निश्चय रूप से यह ऐलान कर देना चाहिये कि वह इस काम में कोई बटवारा करने जा रही है या नहीं?

कोई बेसिक होल्डिंग्स (बुनियादी जोत) मुकर्रर करने जा रही है या नहीं। नैनीताल के किछा के इलाके में कोआपरेटिव योजना नहीं चल सकी। यह मैंने आपसे उस दिन भी निवेदन किया था। किसी के पास यदि २ बीघा है और दूसरे के पास ५० बीघा है तो ५२ बीघा की कोआपरेटिव बनी, इस प्रकार एक अर्थात् ५० बीघे वाला ज्यादा हिस्सा लेगा और दूसरा २ बीघे वाला मामूली हिस्सा लेगा। उसको थोड़ा हिस्सा मिल सकेगा।

श्री राम स्वरूप गुप्त (जिला कानपुर)—माननीय अध्यक्ष महोदय, जिस विषय पर आज हम यहां वादविवाद कर रहे हैं वह एक अत्यन्त महत्वपूर्ण विषय है, महत्वपूर्ण इसलिये कि जो आर्थिक संघटन हम अपने देश में करना चाहते हैं वह न पूंजीवाद के आधार पर करना चाहते हैं और न कम्यूनिज्म (साम्यवाद) या स्टेट सोशलिज्म के आधार पर करना चाहते हैं। दोनों बातों के आधार से अलग रह कर एक रास्ता हमने चुना है और वह है सहकारिता का। आज संसार में इस बात की लड़ाई है कि आर्थिक संघटन किस प्रकार का हो। यह संसार २ टुकड़ों में बंट गया है। अब इन तमाम बुराइयों से बचने का एक उपाय है और वह यह है कि ये दोनों प्रकार के संघटन, चाहे वह पूंजीवाद हो या साम्यवाद, दोनों में केन्द्रीयकरण है और इससे बचने के लिये यानी विकेन्द्रीयकरण के लिये हमको सहकारिता का मार्ग पकड़ना है। सहकारिता का ही मार्ग ऐसा है जिसमें विकेन्द्रीयकरण का लिहाज रखते हुये केन्द्रीयकरण की जितनी अच्छाइयां हैं वे हमको मिल जाती हैं और उसकी बुराइयों से हम बच जाते हैं।

जहां तक हमारी प्रादेशिक सरकार का सवाल है, पिछले ५ वर्षों में जो प्रगति हुई है यदि हम उस पर दृष्टिपात करें तो सहकारिता के मार्ग में प्रगति हुई है। सन् ४६ से ५१ तक तक के आंकड़े हमको उपलब्ध हैं और उनसे यह साबित होता है कि सन् ४६ में जहां हमारी सहकारी समितियों की संख्या लगभग २३,००० थी वहां सन् ५१ में वह ३८ हजार हो गई है। सन् ४६ में उन सहकारी समितियों की संख्या जो गांवों में मल्टी परपज सोसाइटियों (बहु प्रयोजन समितियों) का काम करती हैं ६ हजार थी और अब २२ हजार हो गई है। तो यह लक्षण प्रगति के हैं। परन्तु यदि हम इन आंकड़ों की और छानबीन करें तो हमको यह भी पता चलेगा कि सन् ४६ में सदस्यों की संख्या लगभग २२ लाख ६६ हजार थी और ५१ में वह बढ़कर ३० लाख हो गई है। इससे यह मालूम होता है कि सदस्यों की संख्या में लगभग ३५ फीसदी वृद्धि हुई है और समितियों की संख्या में ८० फीसदी। यह जरा एक विचारणीय बात है। वह इस बात का द्योतक है कि सदस्यों में स्वयं उतना उत्साह नहीं है कि वह इतनी संख्या में सम्मिलित होते।

[श्री राम स्वरूप गुप्त]

दूसरे इस बीच में जो समितियां हमारे यहां बनी हैं उनकी कुल संख्या ३८ हजार ३ सौ जरूर है। लेकिन हम उनको जांचें कि किस प्रकार की इतनी समितियां हैं तो हमको मालूम होगा कि २२ हजार समितियां तो वे हैं जो गांवों में बहुधंधी है। सिर्फ ३४ समितियां वे हैं जो सहकारी कृषि के लिये कायम हुई हैं। ये आंकड़े हमको सचेत करने वाले हैं। हम कोई भी आर्थिक संघटन, किसी प्रकार का, अपने देश में करना चाहें वह मुख्यकर खेती संबंधी होगा। तो खती के संबंध में जो सहकारी संघटन हुआ इन पांच वर्षों में वह ३४ समतियों तक परमित रहा। जब कि हमारी कुल संख्या ३८ हजार हो गयी यानी एक प्रतिशत भी नहीं, १ प्रतिशत से भी कम।

अब मैं आप से अर्ज करूंगा कि यह क्यों है। जब जमींदारी अबालिशन कमेटी बैठी तो उसमें इस पर काफी विचार किया गया कि खेती में सहकारिता किस रूप की हो, उसमें किसान मालिक रहे अपनी जमीन का, पैदावार का या नहीं। उसमें हमने अन्त में निर्णय किया कि वह अपनी जमीन का मालिक और अपनी पैदावार का मालिक व्यक्तिगत रूप में नहीं रहेगा। यही कारण है कि आज किसान झिझकता है कि मुझे अपनी सारी पैदावार नहीं मिलेगी। इस बारे में भी यूरुप के देशों में दो प्रकार के अनुभव हुए हैं। कई देशों में जैसे हालैंड और निदरलैंड वगैरह हैं उनमें जमीन और पैदावार सारी की सारी सोसायटी में चली जाती है। दूसरे देश जैसे नार्वे स्वैडन वगैरह हैं वहां किसान अपनी जमीन और पैदावार का मालिक रहता है। दूसरी बहुत सी बातों में सहकारिता का प्रयोग करते हैं, बीज में करते हैं, अच्छे औजारों में करते हैं, फसल क बेचने में करत हैं। तो हमारे देश के लिये उपयुक्त चीज यही है कि हम किसान को अपनी जमीन का मालिक बना रहने दें, अपनी पैदावार का मालिक बना रहने दें और दूसरी बातों में जिससे कोआपरेटिव से लाभ उठा सकते हैं उसे उठाने दें। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूं कि इसके लिये कोआपरेटिव ऐक्ट में संशोधन करने की जरूरत है। कोआपरेटिव ऐक्ट आज इस बात की इजाजत नहीं देता। लिहाजा किसान उसमें शामिल होने को तैयार नहीं। तो एक यह सुझाव है।

दूसरे मैं आपसे यह निवेदन करना चाहता हूं कि दूसरी तादाद हमारी कंज्यूमर्स कोआपरेटिव सोसाइटीज (उपभोक्ता सहकारी समितियों) की बहुत बड़ी है। ये सोसाइटियां तो असल में कण्ट्रोल के साथ नत्थी थीं

महाराजकुमार बालेन्दु शाह (जिला टेहरी-गढ़वाल)—अध्यक्ष महोदय, भारत के संविधान की प्रस्तावना में यह भी घोषित होना आवश्यक था कि भारतवासियों का विचार यह है कि हम "co-operation rather than competition में विश्वास रखते हैं। हर्ष की बात यह है कि हालांकि यह स्पष्ट शब्दों में घोषित नहीं हुआ फिर भी सरकार की नीति इसी को अपना रही है। मारगरेट डिग्बी (Margaret Digby) जिनके नाम से जो Co-peration (कोआपरेशन) के विषय से दिलचस्पी रखते हैं अवश्य परिचित होंगे, उन्होंने सही कहा है :

"But if the worker is to raise his standard of living and his control over his own economic life he needs not only a Trade Union or a Wages Board He needs a Consumers' Co-operative Society. If the peasant is to change Primitive food-growing to efficient farming and marketing, he needs co-operative credit. processing and selling associations."

[किन्तु यदि श्रमिक को अपना जीवन स्तर एवं अपने आर्थिक जीवन पर अपना नियंत्रण बढ़ाना है तो उसको केवल ट्रेड यूनियन अथवा वेजेज बोर्ड की ही आवश्यकता नहीं है। उसके लिये तो एक उपभोक्ता सहकारी संघ की आवश्यकता है। यदि किसान को पुराने

ढंग की खेती के स्थान पर दक्ष खेती और बेचने का सुप्रबंध करना है तो उसके लिये सहकारी ऋण, खाद्यान्न के सड़ने से बचाने के प्रबंध और विक्रेता संघों की आवश्यकता है ।]

कोआपरेशन (सहकारिता) के सिद्धांतों की प्रशंसा करने के लिये यहां समय नहीं है, शायद यह आवश्यक भी न हो, क्यों कि इस महत्वपूर्ण विषय के सिद्धातों के साथ अवश्य सभी सदस्य परिचित होंगे ।

मेरा सरकार को बधाई देना शायद गुस्ताखी गिना जाय । यह भी संभव है कि मेरी बधाई को कलंकित समझकर सरकार स्वीकार न करे, खासकर जब कि हरएक कदम पर और बार-बार सरकार को बधाई देने के लिये इतने सज्जन प्रस्तुत हैं । फिर भी "Give the devil his due" (जो वस्तु जिसके लिये उचित है वह उसे देनी ही चाहिये) की कहावत के अनुसार, अदब के साथ, मैं यह कहना चाहता हूं कि देश के भविष्य में दो चीजों का बहुत असर पड़ेगा, एक है पंचायत राज और दूसरा कोआपरेशन। यह हर्ष की बात है कि इन दोनों को सरकार दिल- चस्पी के साथ बढ़ा रही है, किन्तु यह नहीं कहा जा सकता कि सरकार ने काफी सफलता अभी प्राप्त कर ली है ।

मंत्री महोदय हमारे सामने आंकड़े रखते हैं कि उत्तर प्रदेश में इतनी कोआपरेटिव सोसाइटीज खुल गयी हैं और इनकी पूंजी इतनी हो गयी है । मैं संख्याओं से प्रभावित नहीं हूंगा । मैं मंत्री महोदय से पूछूंगा कि वह इस सदन को बतावें कि इस संख्या में से कितनी कोआपरेटिव सोसाइटीज ऐसी हैं जो कि अपना महत्व पूर्ण कार्य निपुणता के साथ अदा कर रही हैं । मंत्री महोदय को शायद उत्तर देने में कुछ हिचकिचाहट महसूस हो, किन्तु यह आवश्यक नहीं । हमको याद रखना चाहिये कि कोआपरेशन के सिलसिले में सरकार को बहुत सी कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा । किन्तु, क्योंकि यह एक ऐसी चीज है जो कि भारत के भविष्य में बहुत असर करेगी यह आवश्यक हो जाता है कि मंत्री महोदय और सरकार सब कठिनाइयों का सामना करें, और केवल सामना ही नहीं किन्तु हर एक कठिनाई का नाश करें। हमको यह याद रखना चाहिये कि—

"Co-operation is not a patent device to be applied in any country and any circumstances with a guarantee of success."

[सहकारिता कोई ऐसी अचूक योजना नहीं है कि वह सफलता की प्रत्याभूति के साथ किसी भी देश में तथा किन्हीं भी अवस्थाओं में प्रवृत्ति की जा सके ।]

यानी हर एक देश की परिस्थिति पर निगाह रखते हुये कोआपरेशन को वहां लागू करना पड़ेगा।

कोआपरेशन के सिलसिले में जो मंत्री महोदय ने आंकड़े रखे उसके बारे में मैं केवल यह कहूंगा कि पिछले दिनों कुछ जल्दबाजी की गयी, यानी परिस्थिति पर पूर्णतौर से ध्यान नहीं दिया गया और जहां से भी, जिस प्रकार भी चन्द लोगों की यदि इच्छा प्रकट हुई कि एक जगह को आपरेटिव सोसायटी खोल दी जाय तो उसको बहुत शीघ्र इजाजत दे दी गयी । इसका परिणाम यह हुआ, जिसको कुछ हद तक मंत्री महोदय भी स्वीकार करते हैं, कि मिसऐप्रोप्रिएशन (दुर्विनियोग) और एम्बैजिलमेंट (गबन) से लोगों को दिलचस्पी कम हुई।

मंत्री महोदय से मेरा यह निवेदन होगा, जैसा मैंने कह दिया है, कि कोआपरेशन को सफल बना कर ही सरकार को छोड़ना पड़ेगा । मेरा सुझाव यह है कि अब उत्तर प्रदेश में और कोआपरटिव सोसाइटीज जल्दबाजी में न खोली जायं, बल्कि जो मौजूदा कोआपरेटिव सोसाइटीज हैं उनकी जांच की जाय, उन में छानबीन की जाय, ताकि केवल वे ही छोड़ी जायं जोकि अपना काम निपुणता के साथ कर रही हैं ।

[महाराजकुमार बालेन्दुशाह]

अगर ऐसी छानबीन की जाती है तो पाया जायगा कि बहुत सी कोआपरेटिव सोसाइटीज ऐसी हैं जो कि पूर्ण तौर पर " One man show " (एक आदमी का किया हुआ दिखावा) के नाम से कहलाई जा सकती हैं। इस विषय पर भी, चाहे लखनऊ की सरकार की इच्छा न रही हो, किन्तु कम से कम मेरे जिले में यह अवश्य बात है कि चन्द व्यक्तियों ने अपने प्रभाव से कोआपरेटिव सोसाइटीज खोलने की इजाजत प्राप्त की, चन्दा वसूल किया और लोगों को आश्वासन दिया कि कोआपरेटिव सोसाइटीज में चन्दा देने के पश्चात् उनको गल्ला सस्ते भाव में दिया जायगा । दुःख की बात यह रही कि चन्दा देने के बाद जनता के पास न पैसा ही रहा और न जनता को सस्ते भाव में ग़ल्ला ही मिला । यह सब हमारे मंत्री महोदय को मालूम है और जो त्रुटियां कोआपरेशन के संबंध में हैं मुझे यहां दोहराने की आवश्यकता नहीं ।

मैं अन्त में केवल इतना ही कहना चाहता हूं कि कोआपरेशन एक ऐसा विषय है कि अन्त में जब डिसैण्ट्रलाईजेशन (विकेन्द्रीयकरण) की ओर झुकाव होगा तो कोआपरेशन और पंचायत राज के हाथ में भारत वर्ष की राज्य सत्ता पहुंचेगी । इसलिये यह सरकार का फर्ज है कि वह कोआपरेशन को ऐसा बना कर छोड़े कि जब वह समय आये तब कोआपरेटिव सोसाइटीज अपनी जिम्मेदारी अदा करने के योग्य हों। जमींदारी के विनाश का सिद्धान्त अगर अपने लाजिकल कान्कलूजन (शब्दसःअनुसरण) पर पहुंचाया जाता है तो उसका नतीजा भी यही होता है कि अन्त में, जैसा कि हमारे सोशलिस्ट भाइयों ने कहा--मैं सोशलिस्ट नहीं किन्तु उनसे इसमें सहमत हूं- कि इकोनामिक होल्डिंग्ज (लाभकर जोत) बनाई जायं, और उसके पश्चात् अन्तिम नतीजा यही होगा आवश्यक है कि सरकार चाहे जनता की रुचि न हो फिर भी जबरदस्ती उनकी भलाई के खयाल से कलैक्टिव फार्मिंग (सामूहिक खेती) शुरू करें।

श्री ऐजाज रसूल (जिला हरदोई)--जनाब स्पीकर, साहब, कोआपरेटिव मूवमेंट तक़रीबन ५० साल से इस सूबे में चल रहा है । जब से हमारी गवर्नमेंट बरसरे इक्तिदार आयी उसने कोआपरेटिव मूवमेंट में रोज बरोज दिलचस्पी ली और जो मुख्तलिफ़ तरीके डेवेलपमेंट के हो सकते थे उनको अख्तियार किया । अभी कोआपरेटिव मूवमेंट उस तरह से नहीं चल रहा है जिस तरह से चलना चाहिये । हुजूरवाला, मुझे भी कोआपरेशन (सहयोग) से दिलचस्पी है । मैं भी एक बैंक का चेयरमैन हूं, एक बैंक का वाइस चेयरमैन हूं और मुख्तलिफ तरीके से कोआपरेशन से वास्ता रखता हूं । इसलिये कोआपरेशन से मुझे थोड़ी बहुत वाकफियत है । सब से बड़ी जरूरत कोआपरेशन में यह है कि आफिशियल (सरकारी) और नानआफिशियल (ग़ैरसरकारी) का सहयोग होना चाहिये, एक दूसरे की मदद होनी चाहिये । कोआपरेटिव मार्केटिंग फेडरेशन में जिस तरह रजिस्ट्रार साहब चेयरमैन होते हैं, उस तरह से नहीं होना चाहिये, बल्कि अब ऐसा वक्त आ गया है जब कि यह सब चीजें नान आफिशल्स के सुपुर्द होनी चाहिये क्योंकि आफिशल्स नान आफिशल्स से कम वाकफियत रखते हैं। लिहाजा हम चाहते हैं कि गवर्नमेंट एक कमेटी बनाये और कमेटी बना करके डेफिनिट पालिसी (निश्चित नीति) अख्तियार करे क्योंकि अभी गवर्नमेंट की कोई खास नीति मालूम नहीं हुई है। अब आप यह देखिए कि सन् १९१२ से कोआपरेटिव ऐक्ट रिवाइज (पुनरीक्षित) नहीं हुआ है और कोआपरेटिव ऐक्ट रिवाइज न होने की वजह से वही पुराने तरीके आफिशियल अख्तियार के चले आ रहे हैं यहां के आफिशियल आर्गेनाइजेशन (सरकारी संघटन) के बारे में कहा जाता है कि रजिस्ट्रार और डिप्टी रजिस्ट्रार के हैड क्वार्टर्स लखनऊ में हैं। किसी का वास्ता बरेली से है, किसी का वास्ता बनारस से है, और किसी का वास्ता इटावा से है। लेकिन सब के हैड क्वार्टर्स यहां ही है । इससे उनको अपने सर्किल से कुछ ज्यादा टच (संपर्क) नहीं रहता है । कई दफा मैंने गवर्नमेंट के सामने यह सुझाव रखा है कि अगर आप डिप्टी रजिस्ट्रार

रखना चाहते हैं तो उनको अपने सर्किल में ही रखा जाय। अब आप देखिये कि यह लोग लखनऊ में रहते हैं और मान लीजिये कि उनका इटावा सर्किल है तो आने जाने में कितना गवर्नमेंट का खर्चा टी० ए० और डी० ए० में बेकार होता है। इसलिये इनके हेड क्वार्टर्स भी इनके सर्किल में ही होने चाहिये। जब कि गवर्नमेंट ने सीड स्टोर (बीज गोदाम) वगैरा के लिये ७२ लाख रुपये की रकम रखी है तो इसका इंतजाम ठीक तरह से होना चाहिये। इन सब बातों के लिये गवर्नमेंट को एक कमेटी एप्वाइंट (समिति नियुक्ति) करना चाहिये ताकि वह सब बातों को देख सके।

हमारे दोस्त सोशलिस्ट लीडर ने सूद की बाबत कहा कि यहां पर रुपये पर १०,१२ और १५ फीसदी सूद लिया जाता है। मेरे खयाल में उनकी इत्तिला ग़लत है। ज्यादातर जो सोसाइटीज काम कर रही हैं वह सवा छः फीसदी सूद ले रही हैं। उन्होंने बम्बई और मद्रास की मिसाल दी। मैं उनसे यह कहना चाहता था कि बम्बई में रैयतवारी सिस्टम था इसलिये उनकी काफी पेइंग कैपेसिटी (व्यय-सामर्थ्य) थी। अब यहां पर भी जमींदारी खत्म होने के बाद पेइंग कैपिसिटी ज्यादा हो जायगी और फिर काफी आसानी हो जायगी। जहां तक डिस्ट्रिब्यूशन आफ लैंड (भूमि वितरण) का सवाल है तो जब तक यह नहीं होगा तब तक कोई सोसायटी नहीं चल सकती है। एक के पास तो हजार बीघा जमीन है और किसी के पास डेढ़ बीघा भी जमीन नहीं है। लिहाजा गवर्नमेंट को इस पालिसी में तब्दीली और तगय्युर करना चाहिये। यह मेरे ख्याल में बहुत जरूरी है।

श्री रामजी लाल सहाय (जिला मेरठ)—माननीय अध्यक्ष महोदय, इस बात से तो इंकार नहीं किया जा सकता कि हमारे आगे की प्रगति सहकारिता से होगी और हमको यह सौभाग्य भी प्राप्त है कि हमारे देहातों में परस्पर सहयोग की बड़ी भावना है। आज भी हमारे देहात के किसान बड़ी खुशी से एक दूसरे का काम सहयोग से कर रहे हैं। वह सब मिल कर एक दूसरे का छप्पर बना लेते हैं, एक दूसरे का खेत बुवा देते हैं। जहां की ग्रामीण जनता में सहयोग की इतनी भावना है वहां सहकारिता जरूर चलेगी और चल कर रहेगी।

अभी हमने यहां कुछ आंकड़े देखे और उनसे मालूम हुआ कि पिछले वर्षों में हमारी सहकारिता की काफी तरक्की हुई है और यदि हम आगे नहीं बढ़ पाये हैं तो उसके भी वजूहात हैं। सहकारिता आंदोलन ब्याज तथा ऋण लेकर उठा और आगे चल कर कुछ व्यापार का काम अपने हाथ में लिया लेकिन सभी जानते हैं कि बनिया वर्ग व व्यापारी वर्ग जो भी हैं ज्यादा मुनाफा उठा रहे थे और ज्यादा सूद ले रहे थे। वह कभी भी यह बर्दाश्त नहीं कर सकते थे कि इस तरह से वह गरीब जो बहुत बड़ी सूद की रकम देता रहा है आज आपस में मिल कर उसका व्यापार ठंढा कर दे और मैं समझता हूं कि हमारे यहां के व्यापारी-वर्ग की यही मनोवृत्ति इस आन्दोलन को पीछे फेंकने में कामयाब हुई है, क्योंकि इस वर्ग का हाथ हर जगह रहता है। यह सरकार में भी घुसे रहते हैं और जनता के साथ भी रहते हैं। जब उन्होंने देखा कि मार्केटिंग फेडरेशन कायम हो रहा है तो उन्होंने उस पर कब्जा कर लिया और हमने उसी व्यापारी वर्ग के हाथ में इस काम को दे दिया जो बड़े होशियार और चालाक अपने व्यापार में होते हैं और नतीजा यह हुआ कि जो सहकारिता के सिद्धांत थे उनको उन्होंने मिट्टी में मिला दिया और अपने व्यापार को आगे बढ़ाने में हमारे आन्दोलन को पीछे फेंक दिया। यही वजह है कि हमारा यह आन्दोलन बहुत अच्छा काम नहीं कर पा रहा है। तो मेरा नम्र-निवेदन सरकार से यह है कि सहकारिता के इस आन्दोलन को जोरों से उठाया जाय और यह आन्दोलन छोटे वर्ग से उठाया जाय। निम्न श्रेणी के लोगों को इसमें लिया जाय, उनको इसका सदस्य बनाया जाय। गरीब किसान, बढ़ई, सुनार और दूसरे गरीब लोग जिनको जरूरत है उनको उसमें खींचा जाय। तो मैं समझता हूं कि शायद यह हमारा मूवमेंट (आन्दोलन) फिर आगे बढ़ सकेगा और हम व्यापारी वर्ग से लोहा ले सकेंगे और इस आन्दोलन को आगे बढ़ासकेंगे। सहकारिता के आधार पर ऋण दिया जाता है, दूध सप्लाई योजना के लिये

[श्री रामजी लाल सहाय]

और हम सभी यह जानते हैं कि यह ऋण भी व्यापारी वर्ग के मालदार लोगों के हाथों में चला जाता है । जो डेरी खोली जाती है उसमें हजारों रुपया लगता है, कोई मामूली किसान नहीं लगा सकता । जिहाजा शहरों में वह चीज सीमित रह जाती है और कोई अमीर शहरी, रुपये को ले कर यह व्यापार चला देता है । मेरा नम्र निवेदन सरकार से यह है कि हमारे गांवों में बेकारी की समस्या है और लोग परेशान हैं। यदि हम इस रुपये को गरीब लोगों में बांटना शुरू करें, ३०० या ४०० रुपये एक किसान को दें और उससे कह दें कि तू गाय और भैंस खरीद और दूध और घी का व्यापार कर और बाद में सरकार वह रुपया किस्तवार वसूल कर ले तो मैं समझता हूं कि यह आन्दोलन आगे बढ़ेगा साथ ही साथ हम गरीबों को रोजी भी दे सकेंगे ।

दूसरा नम्र निवेदन यह है कि ग्रामोत्थान कार्य के लिये एक काफी बड़ी रकम रक्खी गयी है । पहले सन् ४६--४८ में सहकारिता विभाग की तरफ से बेटर लिविंग सोसाइटी (बेहतर रहन-सहन संस्थाएं) थीं, उनके ऊपर सुपरवाइजर्स थे जो हर २० गांव के ऊपर देख-भाल किया करते थे । मुझे इसका अनुभव है कि उन सोसाइटियों ने बहुत अच्छा काम किया क्योंकि वह लोगों में जा कर काम करते थे ।

यह बैटर लिविंग सोसाइटीज फिर से कायम की जांय । वह आंदोलन फिर से शुरू किया जाय क्योंकि यह गांव में शिक्षा और नैतिक सुधार का काम अच्छी तरह से कर सकती हैं। शाम को जब सब लोग मिल कर बैठते हैं अगर कोई आदमी उनके बीच में काम शुरू कर दे गाना बजाना, कथा वार्ता शुरू कर दे, प्रौढ़ शिक्षा की तरफ ध्यान आकर्षित करे तो इससे बहुत लाभ हो सकता है । मेरा अनुभव है कि इस तरह की सोसाइटीज़ से बहुत से जुआरियों ने जुआ खेलना छोड़ दिया और बहुत से शराबियों ने शराब पीना बन्द कर दी और बहुत सी जगह रात्रि पाठशालायें चलने लगीं । मेरा नम्र निवेदन यह है कि यह काम चलाया जाय और सोसाइटीज़ कायम की जांय । तो ऐसी बहुत सी संस्थायें हैं जो इस कार्य में सहयोग दे सकती हैं ।

तीसरे मार्केटिंग फेडरेशन के लिये काफी रकम दी जाती है। मैं समझता हूं कि यह कोआपरेटिव डिपार्टमेंट की तरफ से है। कुछ इस तरह के अड्डे बन जाते हैं सोसाइटीज की तरफ से जहां किसान अपना माल ले जा कर रख दे और वहां वह माल अच्छे दाम पर बिक जाय और किसान को अच्छे दाम मिल जांय तो यह अच्छा तरीका होगा। किसान जल्दी में आकर अपना माल वहां ले आता है और जल्दी में ही उसको बेच देता है क्योंकि उसको लगान देने की जल्दी होती है। इस वजह से वह अपना माल जल्दी में बेच देता है। मैं इस पर यह निवेदन करूंगा कि इसके अलावा कुछ और भी बातें हैं जिनकी तरफ आपको ध्यान देने की जरूरत है। मैं अभी अपने ज़िले में गया था वहां पर बहुत से चर्मकार भाइयों ने मुझसे कहा कि अगर सरकार हमारे चमड़े का प्रबंध कहीं पर अच्छे दाम पर बिकने के लिये कर दे तो इससे हमारी हालत बहुत अच्छी हो सकती है । यहां पर हफ्तेवार पैंठ लगती है और चर्मकार लोग जो वहां पर अपना चमड़ा बेचने के लिये आते हैं वह जल्दी में ही अपना चर्म कसाइयों के हाथ सस्ते दाम पर बेच देते हैं और उन बेचारों को बहुत कम पैसे मिलते हैं। इसलिये मैं यह चाहता हूं कि इसकी तरफ ध्यान दिया जाय ।

श्री फतेह सिंह राणा (जिला मेरठ)--मुझे खुशी है को इस आदरणीय भवन के सदस्यों ने सदन में सहकारिता को एक बहुत महत्व दिया। जहां तक थोड़ी बहुत खराबी की बात है वह हर संस्था में मिलेगी और हर महकमें में मिलेंगी लेकिन उसको दूर करना हमारा सब का कर्त्तव्य है। अपोजीशन (विरोधीदल) के नेता की ओर से २,३ बातें कही गईं। एक तो १५ फीसदी सूद की बात की गई। जहां तक मैं समझता हूं उनको कुछ भ्रम है। १५ फीसदी में ३ फीसदी तो कम्पलसरी सेविंग (अनिवार्य बचत) होता है जो उस सदस्य का होता है जो किसी सहकारी सोसाइटी का मेम्बर होता है। १२ फीसदी जो रहता है उसमें से कुछ वह सोसाइटी जो सूद पर रुपया दिलाती है जिसका वह सदस्य है उसका हिस्सा होता है और फिर कुछ बैंक का होता है। मैं यह बात हरगिज नहीं कहता हूं कि यह सूद अधिक नहीं है।

दूसरे प्रांतों का जो उन्होंने जिक्र किया। वहां पर आमतौर पर यह शरहसूद नहीं है जो आपने कोट (उद्धृत) किया। हां, यह बात जरूर है कि यहां से वहां कम है। लेकिन उसका ताल्लुक हमारी प्रदेश की सरकार से हो सकता है जिसकी तरफ अभी तक हमारी सरकार ने कोई ध्यान नहीं दिया है। सबसे पहले बात यह है कि कोआपरेटिव के बारे में केन्द्र की गवर्नमेंट का जो कानून है वह इतना पुराना है और बहुत दिनों का है और वही हमारे प्रदेश पर लागू है। दूसरे जो प्रदेश हैं उन्होंने अपने-अपने कोआपरेटिव के कानून बनाये हैं लेकिन हमारी सरकार ने अपने प्रदेश के लिये कोई कानून नहीं बनाया है और इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया। सरकार को चाहिये कि वह कोआपरेटिव के कानून को जैसा कि मद्रास, बम्बई और दूसरी स्टेट्स (राज्यों) का बना हुआ है यहां पर भी बनाये। जहां तक शरहसूद के कम होने का संबंध है मैं प्रार्थना करूंगा कि उसका एक तरीका हो सकता है और वह यह है कि रिजर्व बैंक जो रुपया अब कानून के जरिये से बैंकों को देती है वह डेढ़ फीसदी पर देती है लेकिन वह आमतौर पर दो जमानतें लेती है। एक जमानत तो बैंक की होती है लेकिन दूसरी जमानत के प्राप्त होने में काफी दिक्कत होती है। इसलिये मैं चाहता हूं कि वेयर हाउसेज (गोदामों) का तरीका अपनाया जाय। अगर लाइसेंसिंग गोदामों पर रिजर्व बैंक से रुपये हासिल किये जांय और इसके लिये ऐक्ट बनायें तो जहां तक सूद की बात है वह कम शरह पर सूद ले सकते हैं। इस सम्बन्ध में हमारी सरकार ने कोई ध्यान नहीं दिया। वेयर हाउसेज का तरीका हमारे प्रदेश में भी चालू किया जाय और उसके लिये ऐक्ट बनाया जाय ताकि सस्ते सूद पर रुपया लेने की किसानों को सुविधा हो सके।

अपोजीशन के आदरणीय नेता ने कुछ बीज के बारे में भी कहा। शायद उनको ज्ञात नहीं है कि यह बीज जो एग्रीकल्चर (खेती) का महकमा है उससे सहकारिता में लिया गया है और जैसा वहां से मिला है वह वैसे का वैसा ही है और जो स्वाभाविक खराबी है वह इस में साथ आई है। जब बीज ही खराब दिया गया है तो इसकी जिम्मेदारी सहकारिता समितियों पर नहीं है बल्कि एग्रीकल्चर के महकमे पर है। सहकारी समितियों के द्वारा आम तौर से कृषि विभाग को बार-बार लिखा भी गया कि इस बीज को बदल दिया जाय और अच्छा बीज दिया जाय, लेकिन जो थोड़ा बीज ए-क्लास करके दिया गया है वह बी क्या सी क्लास है। तो जहां तक बीज का संबंध है सहकारिता के महकमे की इसमें त्रुटि नहीं है।

आफिशियल (सरकारी) और नानआफिशियल (असरकारी) का जिक्र किया गया। इस तरह की खराबी तभी दूर हो सकती है जब अच्छे कार्यकर्ता दिलचस्पी के साथ इस मूवमेंट को चलावें और उस हालत में वह आफिशियल को अलग बिठा सकते हैं। जहां अच्छे कार्यकर्ता हैं उन्होंने अपने जिले की बागडोर अपने हाथ में ली है और जहां तक सरकारी अफसरों का ताल्लुक है उन्होंने अपने बाईलाज (उपविधियों) में इस तरह की तरमीम की है कि आफिसर्स का (अधिकारियों) हाथ उसमें नहीं हो सकता। मैं चाहता हूं कि आफिसर्स का ज्यादा हाथ इस तहरीक में न रहे और यह तभी फूल फल सकती है जब जनता इसको अपनावे। जहां तक जनता का संबंध है उससे यह आशा की जाती है कि जो अच्छे कार्यकर्ता हैं वह जनता में इस विषय में जागृति उत्पन्न करें। साथ ही वह जनता से इस मांग को पैदा करें कि आफिशियल को हटा कर इस सार्वजनिक तहरीक की बागडोर हमारे हाथ में दी जाय।

श्री गजेन्द्र सिंह (जिला इटावा)––अध्यक्ष महोदय, जो प्रस्ताव श्री राज नारायण जी ने सदन के सामने रखा है उसके समर्थन के लिये मैं खड़ा हुआ हूं। बजट के देखने से पता चलता है कि सरकार कोआपरेटिव मूवमेंट (सहकारिता आंदोलन) पर १'१ खर्च करने जा रही है जब कि उसने पिछले साल भी इस पर १'१ ही के करीब खर्च किया था। इससे हम यह नतीजा नहीं निकाल सकते हैं कि सरकार विकास के कामों में अधिक खर्च कर रही है। वित्त मंत्री महोदय ने अपने बजट के भाषण में कहा था कि हम यह नये टैक्स इस लिये लगाने जा रहे हैं ताकि हम विकास के कामों में उचित खर्च कर सकें, लेकिन आंकड़े देखने से पता

[श्री गजेन्द्रसिंह]

लगता है कि सरकार विकास के कामों के लिये टैक्स नहीं लेती है बल्कि वह जनरल ऐडमिनिस्ट्रेशन (सामान्य प्रशासन) वगैरह में अपने खर्चे बढ़ाने के लिये यह टैक्स लेती है और जनता की आंखों में इस तरह से वह धूल झोंकना चाहती है। मैं समझता हूं कि सरकार के लिये यह एक अवांछनीय चीज है। जब हम बजट को देखते हैं तो पता चलता है कि इंतजाम में २१ लाख ८२ हजार रुपया सरकार खर्च करती है। जो एक बड़ी रकम है और जिसके मानी हैं कि एक तिहाई रकम नौकरों में वह खर्च करती है। दूसरी तरफ जो बच्चों के लिये दूध सप्लाई होता है उसके लिये वह ६ हजार ५ सौ रुपये खर्च करती है। इससे पता चलता है कि राज्य के बच्चों की तरफ जो देश के भविष्य में नागरिक बनेंगे सरकार का कितना ध्यान है और वह उनकी उन्नति के लिये जितनी उत्सुक है और वह किस द्रुत-गति से जा रही है।

जमींदारी अबालिशन किया गया है और उसके बाद सरकार देश में कोआपरेटिव फार्मिंग (सहकारी खेती) करने जा रही है और कोआपरेटिव की स्कीम सरकार चला रही है और इस पर वह ७२,८०० रुपया खर्च करने जा रही है। इस काम के लिये यह रकम बहुत कम है और अधिक होनी चाहिये। जब कि हम पिछले साल के आंकड़ों को देखते हैं तो पता चलता है कि २७ लाख ८३ हजार सहकारिता के हर प्रकार के सदस्य थे जब इस प्रदेश की आबादी ६ करोड़ ३० लाख के करीब है। इस से पता चलता है कि सरकार की गति इस दिशा में बहुत धीमी है।

यह स्पष्ट करता है कि हमारी सरकार की जो नीति है वह कश्यप गति से चलने वाली नीति है और इस तरह से सरकार को विकास करने में शताब्दियाँ लग जायेंगी। मैं चाहता हूं कि सरकार इस ओर द्रुत गति से चले।

अब मैं सरकार के सामने कुछ सुझाव पेश करना चाहता हूं। सबसे पहले जो मैं सरकार से कहना चाहूंगा वह यह है कि हमारे गांवों में अधिकतर कोआपरेटिव सोसाइटियां (सहकारी समितियां) उन लोगों को रुपया उधार देती हैं जिनकी हैसियत अच्छी होती है। मेरा सुझाव यह है कि जिनकी हैसियत अच्छी नहीं है, जो गरीब हैं उन्हें भी सोसाइटीज को कर्जा देना चाहिये। हमारे देश में अधिकतर लोग गरीब हैं, मजदूरों की तादाद ज्यादा है, लिहाजा उनको अपनी हैसियत की वजह से कर्ज नहीं मिलता है जिससे वे तरक्की नहीं कर पाते हैं। दूसरी चीज कर्जे की वसूली में कोआपरेटिव की जो रेकमेंडेशन (सिफारिश) होनी चाहिये वह नहीं होती है और सुपरवाइजर अपनी मर्जी से रुपया वसूल करता है और जब उनके पास नहीं होता है तो उनके ऊपर डिग्रियां हो जाती हैं जिससे किसान को नुकसान होता है। इसके साथ ही साथ सूद की दर कम होनी चाहिये जैसा कि विरोधी दल के माननीय नेता ने कहा है। इसके अलावा कर्जा सहयोगी समितियों की सिफारिश पर दिया जाना चाहिये न कि सुपरवाइजर और इंस्पेक्टरों की सिफारिश पर जैसे कि अभी दिया जाता है। इससे कोआपरेटिव सोसाइटियों को इंस्पेक्टर और सुपरवाइजर के अंडर में काम करना पड़ता है, जो ठीक नहीं है। इससे करप्शन बढ़ता है। इसके साथ ही साथ सुपरवाइजरों के जो तबादले हों या उनके कैरेक्टर रोल (आचरण तालिका) में जो रंट्री (प्रविष्ट) की जाय वह भी सहयोगी समितियों और बीज भंडारों की जो समितियां हैं उनकी सिफारिश से होनी चाहिये। इससे वे इस बात को महसूस करेंगे कि हम इन समितियों के मातहत हैं। देखा यह जाता है कि जितने सुपरवाइजर वे अपने को समितियों का अफसर समझते हैं—यह उनकी जो मनोवृत्ति है उसको हमें बदलना चाहिये और हम ऐसे ही बदल सकते हैं जब हम लोग सोसाइटियों के हाथ में यह चीज दें। इसके अलावा जो खजान्ची वगैरह होते हैं उनको सरकार को ट्रेनिंग देनी चाहिये।

साथ ही साथ यह भी कहूंगा कि स्त्रियों की भी सहकारी समितियां बनायी जायं और उनको प्रोत्साहन दिया जाय। इसके अलावा गांवों का जो रोजाना का क्रय-विक्रय का सामान होता है उसकी पूरी जिम्मेदारी कोआपरेटिव सोसाइटीज पर डालनी चाहिये। हमारे जिला इटावा में ट्यूबवेल्स लगाये गये हैं। वहां २० ट्यूब वेल्स कोआपरेटिव बेसिस पर लगाये गये हैं पर उनकी बहुत ही बुरी हालत है। उनकी तारीफ माननीय कृषि मंत्री ने भी की थी में कुछ बातें उनकी जानकारी के लिये सदन में रखना चाहता हूं। सरकार ने १५ हजार रुपये में ट्यूबवेल लगाने की बात कही थी। लेकिन वे ट्यूबवेल १७ और १८ हजार में लगते हैं। कहा गया था कि ५ हजार रुपया किसान दें और १० हजार सरकार देगी और १५ हजार रुपया में बन जायंगे। लेकिन १८ और साढ़े १८ हजार में वे पड़े हैं। जो बाकी रुपया है वह किसानों से वसूल किया जा रहा है। उनकी हालत अच्छी नहीं है। वे रुपये दे नहीं पाते हैं जिसके कारण उनकी कुर्की की जा रही है। ट्यूबवेल मार्च में बनकर तैयार हो पाये और अगली किस्त जून में होलेना शुरू कर दिया गया है मैं चाहता हूं कि माननीय मंत्री इस तरफ ध्यान दें। वे उन सोसाइटियों को बढ़ाना चाहते हैं। तो उन ट्यूबवेल्स से किसानों को फस्ल पैदा कर लेने दें फिर उनसे किस्त वसूल की जाय।

श्री ज्वाला प्रसाद सिन्हा (जिला गोंडा)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं तो आपके द्वारा डिप्टी मिनिस्टर महोदय से यह प्रार्थना करूंगा कि जो उन्होंने यह कहा कि वे कोआपरेटिव डेवलपमेंट फेडरेशन या कोआपरेटिव मार्केटिंग फेडरेशन का नाम बदलने की सोच रहे हैं बल्कि उनको तो अपने अनुदान का नाम जो उन्होंने सहकारिता के आधार पर ऋण रखा है उसी को बदलना चाहिये। इसके बाद मैं आपको १९१७ में जो प्राविंशियल कोआपरेटिव कान्फ्रेंस बम्बई में हुई थी और जिसमें महात्मा गांधी जी ने लेख भेजा था उसके विषय में बात बतलाऊंगा।

"It is necessary that a movement fraught with so much good to India should not degenerate into one for advancing cheap Loans."

[यह आवश्यक है कि ऐसा आंदोलन जो भारत के हित से परिपूर्ण है केवल सस्ते ऋण देने के आंनदोल मेंन परिवर्तित हो जाये।]

इसके बाद सन् १९४६ में हमारे माननीय काटजू जी ने भी इस पर एक बहुत बड़ा लेख लिखा था जो कि गवर्नमेंट प्रेस की तरफ से छपा हुआ है। जो रिपोर्ट सरकार के ओर से हमको दी गई है उसके चौथे सफे पर लिखा है कि योजना के चालू होने के बाद से राज्य में २३ हजार बहुधंधी सहकारी समितियां स्थापित हो चुकी हैं। इसमें ७ हजार ऋण समितियां भी शामिल हैं जो पहले ही से कार्य कर रही थीं और जिन्हें बहुधंधी समितियों में परिवर्तित कर दिया गया है। तो मैं यह प्रार्थना कर रहा हूं कि अब तो कोई ऐसी संस्था नहीं है कि जो अकेले ऋण देती हो। तो इस नाम से भी तो हम लोगों को कुछ भ्रम हो जाता है। इसका नाम बदलना चाहिये। हालत यह है कि मैं दो साल का बजट लाया हूं। मक्षिका स्थानी मक्षिका लिख दी जाती है और कोई उस पर ध्यान नहीं दिया जाता है। यह तो इतनी गंभीर चीज है कि मैं तो यह सोच रहा था कि अगर प्रथा बदल जाय तो कटौती के प्रस्ताव के बजाय मैं बढ़ौतरी का प्रस्ताव देता, मगर इसकी कोई प्रथा नहीं है। मालूम नहीं कि वह दिन कब आये जब यह भी प्रथा हो कि कटौती के प्रस्ताव के बजाय बढ़ौतरी का प्रस्ताव दिया जा सके।

तो मैं यह कह रहा था कि इसमें लेखा शीर्षक तो सहकारिता के नाम से लिखा है मगर अनुदान के विषय में सन् १९५१—५२ के बजट में २४५ सफे में जो १८ आइटम लिखे हुयेथे उसी प्रकार अब की भी २४५ सफे पर १८ आइटम लिखे हुये हैं। इतना सब लिखा, मगर फीगर्स कहीं दिये हुये हैं। परसाल जो चार जगह दिये गये थे तो इ साल केवल तीन जगह दिये हुये हैं। तो यह सब इतन वेस्ट (अपव्यय) करने से क्या फ़ायदा है ?

[श्री ज्वाला प्रसाद सिन्हा]

अगर सरकारी डिपार्टमेंट में ध्यान नहीं दिया तो हमारे रजिस्ट्रार साहब ही जरा कष्ट करते। जो सबसे आवश्यक चीज है आपके राज्य को, सहकारिता आपके राज्य की बुनियाद है और आप के पंचायत राज की भी बुनियाद है उसके प्रति आप को अधिक ध्यान देना चाहिये। सहकारिता क्यों नहीं सफल होती है इसका बहुत बड़ा दुख तो यह है कि जो लोग हमारे प्रदेश के रहने वाले हैं वे ठीक काम करने को तैयार नहीं हैं। जहां तक सरकारी अफसरों का ताल्लुक है मैं आप से बता देना चाहता हूं कि मेरे जिले में प्राविशल मार्केटिंग फ़ेडरेशन का कपड़े का एक बहुत बड़ा काम है और एक छोटा काम है। बड़े काम में पारसाल ५३ हजार का फायदा हुआ था और जो रफ़ कलकुलेशन (मोटा हिसाब) इस साल का हुआ है उसमें ८२ हजार का फ़ायदा हो चुका है और छोटी दुकान का १८ हजार फ़ायदा है। इसका श्रेय मैं गुप्ता जी को देता हूं जो हमारे गोंडा जिले के असिस्टेंट रजिस्ट्रार थे और उसके बाद नारायण साहब जो अब असिस्टेंट रजिस्ट्रार हैं उनको देता हूं और खासतौर पर जो हमारे सुपरिंटेंडेंट साहब चतुर्वेदी जी हैं उनको देना चाहता हूं। तो यह कहना कि बड़ी भारी बदनामी होती है बिल्कुल गलत है। हमारे डिप्टी मिनिस्टर साहब के मुंह से यह निकला कि कोआपरेटिव फ़ेडरेशन (सहकारी संघ) की बदनामी हुई, कुछ ज्यादा ठीक नहीं है। जहां तक मार्केटिंग फ़ेडरेशन का ताल्लुक है किसी सहकारी संस्था का ताल्लुक है मैं १९२४ से इसमें काम करता हूं। मेरे शहर में या प्रान्त में कोई ऐसी संस्था नहीं है जिनमें मैंने न काम किया हो। इस फ़ेडरेशन में भी मैं तीन चार साल तक डाइरेक्टर (निदेशक) का काम कर चुका हूं और मैंने डाइरेक्टरों के लिये एक सुझाव रखा था कि आप यहां सेवा के लिये आते ही फर्स्ट क्लास का ड्योढ़ा किराया क्यों मांगते हो। मैंने प्रस्ताव भी दिया परन्तु मेरा प्रस्ताव गिर गया क्योंकि डाइरेक्टर साहबान ने उसे पसन्द नहीं किया। हम लोग मद्रास गये तो एक-एक आदमी को ७-७ सौ और ८-८ सौ रुपये मिले। हमारे रजिस्ट्रार साहब ने भी मुझसे कहा कि सिन्हा साहब अगर आप फ़र्स्ट क्लास न लेना चाहें तो सेकिंड ही ले लीजिये। मैंने कहा था कि ज्यादा से ज्यादा सेकिंड क्लास ही दे दिया जाय क्योंकि उनमें कुछ वकील लोग थे जो अपने किराये पर तो सेकिंड नहीं चलते हैं अगर मुवक्किलों के जिम्मे सेकिंड ही चलते हैं। वक्त कम है, मैं अध्यक्ष महोदय से प्रार्थना करूंगा कि कुछ और समय दे दें।

अध्यक्ष—खेद है कि समय नहीं बढ़ सकता।

श्री ज्वाला प्रसाद सिन्हा—तो अगर आज्ञा हो तो मैं महात्मा गांधी का एक लेख पढ़ दूं और न हो बैठ जाऊं।

"That the co-operative movement will bea blessing to India only to the extent that it is a movement strictly directed by menfired with religious fervour. It follows, therefore, that co-operation should be confined to men wishing to be morally right"

[कि सहकारिता आन्दोलन भारत के लिये केवल उसी सीमा तक एक वरदान सिद्ध होगा यदि यह धार्मिक उत्साह से पूर्ण व्यक्तियों द्वारा निदेशित एक नैतिक आन्दोलन के रूप में रहे। अतः यह परिणाम निकलता है कि सहकारिता केवल उन्हीं व्यक्तियों तक सीमित रहना चाहिये जो नैतिक दृष्टि से उचित मार्ग का अवलंबन करना चाहते हों।]

उन्होंने इसी बात पर ज्यादा जोर दिया। समय नहीं है मैं कहना तो बहुत कुछ चाहता था। यह लेख यू० पी० कोआपरेटिव जनरल, अप्रैल, १९४८ में छपा हुआ है।

श्री बेनीसिंह (जिला कानपुर)—माननीय अध्यक्ष महोदय, जहां तक सहकारिता का संबंध है, सभी ने, अपोजीशन (विरोधीदल) ने और सपोर्टर्स (समर्थक) ने इस बात को तो मान ही लिया है कि हमारे देश में, और खास तौर से हमारे प्रदेश में, सहकारिता ही ऐसी

चीज है जो देहात में और शहर में अच्छी हुकूमत बनाने में कारगर होगी। मंत्री जी ने कहा कि १९०४ में क्रेडिट सोसाइटीज (साख समितियां) से शुरू हुई और बीच में कुछ कम हो गई परन्तु सन् ३७ में कांग्रेस सरकार आने के बाद फिर इससे बढ़ावा दिया गया और तब से यह उत्तरोत्तर बढ़ती जा रही है। परन्तु यह चीज देहात में अधिक तेजी से नहीं बढ़ पा रही है। इस तरफ़ हमें खास तौर से तवज्जह देनी है। इसका मतलब यह है कि जब हम कोई काम शुरू करें, कोआपरेटिव सोसाइटीज को शुरू करें तो देहात के लोगों को अपने आप इस कार्य को करना चाहिये। सरकार से या डिपार्टमेंट से जितनी मदद मिल सके उतनी लेकर अपने आप इसकी देख भाल करे और सोचें और विचारें। हमारे यहां कोआपरेटिव सोसाइटीज को लोग अच्छी तरह से जानते भी नहीं हैं और इसलिये यह बात जाहिर है कि हम देहात में सहकारी समिति का नाम लेते हैं तो लोग बजाय सहकारी समिति के सरकारी समिति समझते हैं। मैं देहात ही के बारे में अधिक कह सकता हूं। जहां जहां देहात में सहकारी समितियां शुरू की गयीं वहां उतनी मदद डिपार्टमेंट से या सरकार से नहीं मिल सकी जितनी कि होनी चाहिये थी। इसलिये वहां सहकारी समितियां उतनी अच्छी तरह नहीं पनप सकीं जितनी को पनपनी चाहिये थीं। उसमें हमारे डिपार्टमेंट का बहुत कुछ दोष है। वे काफ़ी मदद नहीं करते। बावजूद इसके भी अगर कोई समिति चलने भी लगती है तो उस पर इतनी सख्ती की जाती है कि लोग ऊब कर उसे छोड़ देते हैं।

दूसरी बात यह है कि जो हमारा सरकारी डिपार्टमेंट है उसमें पब्लिक कोआपरेशन (जनता का सहयोग) का विशेष आवाहन नहीं होता। वहां से अफ़सरान की ज्यादातर मंशा यह है कि अगर काम अच्छा हो या जितना अच्छा काम हो उसका सारा श्रेय डिपार्टमेंट को जाय चाहे उसमें किसी पब्लिक वर्कर (जनता सेवक) का कितना ही हाथ क्यों न रहा हो। जब तक कि बालावस्था में रहती है कोई उनको देखता भी नहीं है लेकिन जब वे पनपने लगती हैं तो अफ़सर लोग अपनी मुहर लगाने के लिये पहुंच जाते हैं। नतीजा यह होता है कि उस सोसाइटी में और सहकारिता विभाग में एक तनाव पैदा हो जाता है जिसका नतीजा यह निकलता है कि वहां सहकारिता का अंत हो जाता है। इस तरह की दिक्कतें कोआपरेटिव डिपार्टमेंट की ओर से पैदा हो जाती हैं। मैं चाहता हूं कि यह ऐक्ट जल्दी ही तरमीम किया जाय। सन् १९१२ में यह ऐक्ट न था। सारी की सारी चीजें रजिस्ट्रार में केन्द्रीभूत रहती हैं। सहकारी समितियों का उसमें कोई हिस्सा नहीं रहता, उसकी कोई स्वतंत्रता नहीं है। अगर आप बायलाज (उपविधियां) उठा कर देखें तो उसमें आप को यही देखने को मिलेगा। सब बातों को लिख कर लिख दिया गया है 'आफ्टर दी ऐप्रूवल आफ दी रजिस्ट्रार' (निबंधक के अनुमोदन के पश्चात्) एक साहब सेक्रेटरी थे वे सोसायटी में ज्यादा वक्त देते थे तो जबानी बातचीत में कहा गया कि वह सेक्रेटरी ज्याद वक्त क्यों देता है। तो बजाय इसके कि उसकी प्रशंसा की जाय उसको कहा गया कि वह ज्यादा वक्त क्यों देता है। उसके ऊपर एक चार्ज (आरोप) लगाया गया चाहे वह प्राइवेट टाक (निजी बात) में ही क्यों न हो।

अब जरा डिपार्टमेंट की ओर आ जाइये। जितना फेवरटिज्म (पक्षपात) इस विभाग में चलता है उतना किसी में शायद ही चलता हो। जिस विभाग में किसी का बाप हो गया उसी में उसका लड़का भी होगा, जहां भाई है वहां उसका छोटा भाई भी है।

कोआपरेटिव सोसाइटी को जो मुनाफा होता है उसके बारे में ऐक्ट में लिखा हुआ है कि उसका २५ प्रतिशत रिजर्व (सुरक्षित निधि) में रखना चाहिये लेकिन एक डिपार्टमेंटल आर्डर (वैभागिक आदेश) गया है जिसमें यह लिखा हुआ है कि ३३ प्रतिशत रिजर्व में रखा जाय।

अभी पी० एम० एफ० और डी० सी० एफ० का जिक्र किया गया ये दोनों कंट्रोल की वजह से पनप रहे हैं। जब उनके मुकाबले में बाजार होगा तो वे पनप न सकेंगे।

अध्यक्ष—(श्री मंगला प्रसाद को संबोधित करते हुये) मैं आप से यह पूछना चाहता हूं कि सब लोगों का खयाल था कि माननीय मुख्य मंत्री का कार्य करते हैं तो क्या इसके पेश करने के लिये आप ने उनसे (माननीय सहकारिता मंत्री से) सम्मति ले ली है ?

श्री मंगला प्रसाद—जी हां, बिलकुल उनकी सम्मति से मैंने यह अनुदान पेश किया है ।

सहकारिता का क्षेत्र इतना विस्तृत है और इतने प्रकार की समितियां हैं कि उन पर पूरी तरह से विचार करने की बात सोची भी जाय तो करीब-करीब नामुमकिन होगा। हमारे साथियों ने बहुत सी बातों को छेड़ दिया अगर उनका सब का जवाब दिया जाय, उनके ऊपर अपनी राय बताई जाय तो उसके लिये जो समय मेरे पास है वह काफी नहीं होगा इसलिये मैं बहुत तफ़सील के साथ उन सब चीजों पर नहीं बोल सकूंगा ।

कोआपरेटिव फार्मिग (सहकारी खेती) और कंसालिडेशन आफ होल्डिंगस (जोतों की चकबन्दी) पर अभी तक जो क्रम था अगर किसी साथी ने अभी कोई जोर दिया भी तो बहुत ही कम । चाहे तो आप यह, समझिये कि जमाना बदल गया है या यों कहिये कि जमींदारी अबालिशन (उन्मूलन) की वजह से अब यह समय आ गया है कि इस बात पर काफ़ी जोर दिया जाने लगा है। माननीय सदस्य ने इसके बारे में जो हमारी निकले हुये स्टेटमेंन्टस् (वक्तव्य) भी अखबारों में निकले होंगे देखे होंगे। उनसे आप को मालूम होगा कि कासोलिडेशन आफ होल्डिस और कोआपरेटिव फार्मिग की ओर मेरा काफ़ी जोर रहा है। क्योंकि जैसी अवस्था है कंट्रोल का जमाना मालूम होता है कि खत्म हो रहा है और होना भी चाहिये। क्या इस प्रकार का रोजगार कोआपरेटिव सोसाइटीज की तरफ से बराबर होता रहेगा। असली काम तो यह है कि अगर हम कोआपरेटिव फार्मिग और कंसालिडेशन आफ होल्डिंग्स करा सकें तब हमारी बुनियादी तरक्की हो सकती है। लेकिन उसमें समय लगेगा। उसमें जल्दबाजी नहीं करनी चाहिये। उसमें बहुत से फैक्टर्स (तत्त्व) हैं, उन सब पर विचार करना है । हमको देखना है कि पहले हमें एक्सपेरिमेंटल (प्रयोगात्मक) तरीके पर काम शुरू करना है । हमको देखना है कि मैनेजर्स ही सब न खा जांय। किसानों का फायदा होना चाहिये । किस प्रकार श्रमिकों का उसमें भाग रहेगा इत्यादि यह सब हमें देखना है । मैं चाहूंगा कि इसके बारे में विशेष रूप से चीजों को जानूं । हिन्दुस्तान में यह काम कुछ पंजाब में कामयाब हुआ है । मैं वहां जा कर स्वयं देखने वाला हूं । अन्य देशों में रूस और एक आधे देश को छोड़ कर कहीं भी कोआपरेटिव फार्मिग कामयाब नहीं हुई है । जहां पर कामयाबी हुई है कंज्यूमर्स कोआप-रेटिव सोसाइटीज में ही हुई है । हमारा देश कृषि प्रधान देश है । इसलिये हमारा सब का ध्यान उसकी ओर जाना ही चाहिये। मैंने एक ही जुमले में कह दिया था और कुछ माननीय सदस्यों ने उसको दोहराया भी , कि अगर काम करने वाले जो आज समाज को उठाना चाहते हैं, जो आज समाज में तरक्की करना चाहते हैं चाहे वे किसी दल विशेष के हों अगर वह इसमें लग जांय, तभी तरक्की हो सकती है, अन्यथा नहीं।

आज सोसाइटीज किसके हाथ में है ? चुने हुये लोगों के हाथ में हैं । वे नान-आफि-शल्स के हाथों में हैं। हमारे आफिसर्स उनकी मदद करते हैं। तो फिर क्या वजह है कि मेरठ में कामयाबी हो मगर किसी दूसरे जिले में कामयाबी नहीं। इसका कारण यही है कि वहां के कुछ अच्छे कार्यकर्ताओं ने उसको अपना लिया है । इसलिये जब तक हम उसे अच्छी तरह अपना नहीं लेते तब तक कामयाबी नहीं हो सकती । हमारे पास पैसा नहीं है । हम छोटे छोटे रोजगार ही कर सकते हैं। ऐसे देश में ही कोआपरेटिव मूवमेंट (सहकारिता आन्दोलन) पनपता है लेकिन नहीं पनपा । इसलिये कि हम इसको अभी अपना नहीं पाये हैं। सहकारिता को अब सभी जानते हैं , लेकिन अभी उसको अपना नहीं पाये हैं। वह नहीं कह सकते कि यह हमारे चीज की है, इसके ही जरिये से हम जितना ग़ल्ला पैदा करते हैं, सामान

पैदा करते हैं, बचे और जो सामान खरीदते हैं खरीदें। जो कुछ करना है उसी के जरिये से करें। यह भावना नहीं पैदा हुई है। यह भावना तभी पैदा हो सकती है जब हम सब लोग इसमें सहयोग दें और हम उम्मीद करते हैं कि हमें सब का सहयोग अवश्य प्राप्त होगा इसी बिना पर मैंने सब माननीय सदस्यों से यह प्रार्थना की थी कि वे हमको सहयोग दें।

हमारे विरोधी दल के नेता ने भ्रष्टाचार का सवाल पेश किया। यह सवाल हर वक्त पेश कर दिया जाता है। यह लम्बी चौड़ी चीज है। हम और वह बैठ कर बात कर लेंगे क्योंकि सिर्फ इसी पर १५–२० मिनट लग सकते हैं। भ्रष्टाचार का कारण हम सब लोग जानते हैं, आज हमारा चरित्र-बल क्षीण हो गया है। इसलिये भ्रष्टाचार को भी जब सब लोग मिल कर मिटाने की कोशिश करेंगे तभी मिट सकता है। इंटरेस्ट (ब्याज) के संबंध में माननीय सदस्यों ने काफी जोर दिया है। सूद मैं समझता हूं काफी है। अलग-अलग जिलों में अलग-अलग तरीका है। साढ़े दस से पंद्रह फीसदी भी है। जहां १५ फीसदी है वहां के लिये यह कहा जाता है कि उसमें ३ फीसदी मेम्बर को खुद फायदा होता है। मैं समझता हूं कि इंटरेस्ट काफी से ज्यादा है। जैसा कि कहा गया कि कोशिश करनी चाहिये जिससे वह ४ फीसदी तक आ जाय, यह मुमकिन नहीं है। जरूरत इस बात की है कि पहले उसको ९ फीसदी तक लावें और यह कोशिश हो कि वह धीरे-धीरे नीचे तक पहुंचे। इसमें बहुत सी दिक्कतें हैं। हमें रिजर्व बैंक से लांग टर्म (दीर्घकालीन) पर पैसा लेने की बात करनी है। हमारे बहुत से बैंक्स हैं प्राविंश्यल, सेंट्रल और डिस्ट्रिक्ट। एक छोटा सा बैंक है जिसमें लाख दो लाख का बिजनेस होता है और इतने ओवरहेड चार्जेज होते हैं कि बैंक कम सूद में दे ही नहीं सकता। हमको मर्जर (विलय) करना पड़ेगा, उनको इकट्ठा करना पड़ेगा। उनमें पैसा बढ़ाने के लिये, बड़े बैंकों से कम सूद पर पैसा लेने के लिये बहुत से काम करने पड़ेंगे, तब हम सूद को कम कर सकते हैं और मैं समझता हूं कि तभी हम कह सकेंगे कि हमने ९ फीसदी या साढ़े नौ फीसदी या साढ़े आठ फीसदी कर दिया।

सुपरवाइजर्स के बारे में भी शिकायत की गई है इसमें शक नहीं कि जो भर्ती आज तक होती रही है उसमें उनकी क्वालिफिकेशन अर्हता बहुत कम रही है। क्वालिफाइड अर्ह लोग उसमें नहीं रखे गये हैं। मैं समझता हूं कि क्वालिफाइड आदमी उन जगहों पर रखे जायं और जो सिस्टम उनको रेक्रूट (भर्ती) करने का है उसमें कुछ संशोधन, कुछ सुधार करने की आवश्यकता है जिसमें कि सही तरीके से अच्छे काम करने वाले, अच्छे विचार के लोग उसमें आ सकें और सेवा भाव से आकर उसमें काम कर सकें।

अभी श्री ज्वाला प्रसाद जी ने कहा कि मैंने कोई शिकायत पी० एम० एफ० की की। मैंने तो यह बताया था कि जब यह शुरू हुआ था तो उस वक्त जैसा रवैया रहा उसकी वजह से बदनामी रही। अब उसमें परिवर्तन कर दिया गया है। वैसे तो कोई संस्था ऐसी नहीं है जिसकी कुछ बदनामी न हो। सभी आफिसेज की थोड़ी-थोड़ी बदनामी है। बहुत से कर्मचारी निकाले जा चुके हैं। कोआपरेटिव सोसाइटीज के सुपरवाईजर तथा और भी लोग। १०० सोसाइटियों के कर्मचारियों के ऊपर गबन के मुकदमे चल रहे हैं। इस तरह की चीजें बहुत सी हैं, लेकिन मेरा मतलब था कि पहले उसमें बहुत खराबी थी, अब उसमें काफी सुधार हो गया है और अब कोई गड़बड़ी नहीं है। काफी अच्छा काम हो रहा है और नतीजा यह है कि पहले जब बहुत रोजगार था इतनी आमदनी नहीं हुई। मगर इन ४५ वर्षों में ३ करोड़ से ८ करोड़ आमदनी हो गयी। तो उसमें काफी सुधार हुआ। माननीय ज्वाला प्रसाद जी मेरी बात को समझे नहीं और यह समझे कि मैं शिकायत कर रहा हूं। मैं समझता हूं कि काफी प्रगति की जरूरत है, मेहनत की जरूरत है और देखने की जरूरत है, कंट्रोल करने की जरूरत है और अगर जनता और सरकार सब मिल करके अपनी-अपनी जगह पर इस कार्य को करेंगे, जहां कानून बनाने की जरूरत है वहां कानून बनें और सहयोग की जहां जरूरत हो वहां सहयोग मिल जाय तो हम अपने काम में सफल हो सकते हैं। सेंट्रल गवर्नमेंट भी मदद कर सकती है।

[श्री मंगला प्रसाद]

सिटी फर्टिलाइजर्स एजेंसी अगर कोआपरेटिव्स को मिल जाय तो हम उसका बटवारा कर सकते हैं । इसी तरह से बहुत सी चीजें हैं जिनसे हमें सहायता मिल सकती है । अगर अच्छा काम हो तो अच्छा उसका वितरण होगा और पैदावार बढ़ेगी, वर्ना ग़लत आदमियों के हाथ में वह चला जायगा । तो मैं अपने माननीय सदस्यों को, अध्यक्ष महोदय, आप के द्वारा यह विश्वास दिलाना चाहता हूं कि मैं सिर्फ सेवा भाव से और सब की मदद लेकर के इस जरूरी काम को करना चाहता हूं और इसमें चाहता हूं कि काफी प्रगति हो। माननीय सदस्यों का सहयोग अगर इसमें हुआ तो कोई वजह नहीं है कि हमको इसमें काफी सफलता क्यों न मिले।

श्री राज नारायण (जिला बनारस)—आदरणीय स्पीकर महोदय, पहले तो मुझे बड़ी खुशी हुई कि हमारे माननीय मंत्री जी ने ट्रेजरी बैंचेज के कुछ माननीय सदस्यों को जो बुद्धि विभ्रम हो गया था उसको उन्होंने दूर कर दिया । गवर्नमेंट आफ इंडिया के ५०–५१ के जो फिगर्स (आंकड़े) माननीय मंत्री जी ने बताये उनमें १०–१५ फीसदी तक सूद है। अब ४० लाख का ऋण ढाई रुपये प्रतिशत के हिसाब से रिजर्व बैंक कोआपरेटिव सोसाइटीज को काम करने को देता है तो मैं अपने माननीय मंत्री जी से अदब से कहूंगा कि यह जो सूद का रेट ९ या साढे ९ फीसदी लिया जाता है यह बहुत ज्यादा है उस रेट को घटा कर ४ फीसदी या जो उपसमितियों द्वारा सुझाव पेश किया गया है उस पर ले आना चाहिये । जब तक ऐसा नहीं किया जायगा कोआपरेटिव मूवमेंट (सहकारिता आन्दोलन) प्रगति नहीं कर पायेगा। मैं आदरणीय मंत्री जी को बतलाऊं, विश्व में जैसे बहुत से मुल्क हैं ऐसे पेलेस्टाइन, सोशलिस्ट पार्टी का प्रतिनिधि मंडल वहां गया था और लौट कर अभी आया है, वहां उसने पाया कि कोआपरेटिव फार्मिंग अच्छी तरह से चल रही है। बर्मा में भी इसकी प्रगति हो रही है और मोकह सकता हूं कि कश्मीर में भी इसकी प्रगति हो कर रहेगी क्योंकि डिस्ट्रीब्यूशन (वितरण) हैं गया है। जैसी सरकार की मनोवृत्ति होती है उसी के मुताबिक काम होता है।

एक दो सुझाव मैं यह भी देना चाहता हूं कि भूमि का बटवारा और बैंकों आदि का राष्ट्रीयकरण होना चाहिये और इसके साथ साथ जो संबंधित विभाग फूड ऐंड सिविल सप्लाइज का है वह भी उसमें सहयोग करे । एक बात यह कह देना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश कोआपरेटिव स्कीम (सहकारी योजना) जो सर के बल खड़ी है वह पैरों के बल खड़ी होवे। क्या सरकार इस सिद्धांत को मानती है "वैल्यू इज दी क्रिस्टलाइजेशन आफ लेबर पावर" (मूल्य श्रम शक्ति का समुच्चय है) तो यहां हिन्दुस्तान की श्रम शक्ति बहुत ज्यादा है। सरकार की ओर से क्यों न ऐसी कोआपरेटिव योजना बनायी जाय जिसमें रुपये को आधार न बनाया जाय, श्रम को ही आधार बनाया जाय । जो लोग दो घंटे या एक घंटा प्रति दिन काम करेंगे तो उनको सरकार की ओर से उस परिश्रम का मूल्य मिले। एक सदस्य ने ट्रेजरी बैंच के कुछ फिगर्स कोट (आंकड़े उद्धृत) किये, यह आंकड़े बिल्कुल गलत हैं। उन्हीं की रिपोर्ट से मैं इसको साबित कर सकता हूं। सरकार उस रिपोर्ट के आंकड़ों पर न जाय और ठीक तरह से योजना को चलाये। यह पेपर की कटिंग है उसमें आप देखेंगे कि यह लिखा हुआ है कि स्थानीय प्रान्तीय कोआपरेटिव फेडरेशन में लाखों रुपये का घाटा जा रहा है। फेडरेशन के संबंध में यह आम चर्चा सुनाई दे रही है कि डी० सी० ओ० अपने खास व्यक्तियों को सस्ते भाव से सूत दे देते हैं जबकि मंहगा सूत पहले का स्टाक में पड़ा हुआ है। नगर में एक व्यापारी को सूत का सौदा तय करके पुनः दूसरे व्यापारी को दे दिया गया है। यह अखबार की बातें हैं। लिहाजा मैं मंत्री जी से कहूंगा कि जब तक कोआपरेटिव मूवमेंट गरीब किसानों को और खेतिहर मजदूरों को रुपया नहीं दे सकता तो उनसे श्रम शक्ति ली जाय । मंत्री जी ने यह भी बतलाया कि जब से मार्केटिंग फेडरेशन आया है तब से वह नैतिक स्तर को नीचे ले गया है। संख्या जो बढ़ी उसका कारण उनका का कोआपरेटिव मूवमेंट की तरफ कोई आकर्षण नहीं बल्कि कपड़े और खाद्य की दशा थी, अन्य सामानों की तंगी थी। सरकार ने यह कह दिया कि कोआपरेटिव बनाओगे तो कपड़ा मिलेगा, सीमेंट मिलेगा, खाद्य पदार्थ मिलेंगे, इसलिये बहुत से

बेचारे परेशान हो कर, कुछ रुपया दे कर यूनियन (संघ) के मेम्बर बन गये। तो उनकी गरीबी और दुर्दशा उनको इधर ले गई न कि यह कि कोआपरेटिव आंदोलन में कोई आकर्षण पैदा हुआ है जिससे संख्या बढ़ी है बढ़ोतरी दिखाकर अगर वह इस बात को साबित करने की कोशिश करेंगे तो मैं यह कहना चाहता हूं कि गलत नतीजे पर सरकार पहुंचेगी। इसलिये मैं जोर देना चाहता हूं कि जब सरकार की तरफ से आचरण की बात कही जाती है तो फिर अमानत में खयानत नहीं होनी चाहिये। मैं जानना चाहता हूं माननीय मंत्री महोदय से और डिपार्टमेंट के लोगों से जो लाबी (सभाकक्ष) वगैरा में बैठे हों बतलायें कि गन्ने के संबंध जो २ आने रुपये की कटौती हुई थी वह जमींदारी उन्मूलन कोष में क्यों ले ली गई। वह करीब-करीब दो करोड़ रुपया है। अगर इस तरह से सरकार अमानत में खयानत करेगी तो किस तरह सहकारिता का काम चल सकता है। मैं यह जानना चाहता हूं कि सरकार की यह गतिविधि जनता का विश्वास पाने की है या खोने की है। माननीय मंत्री जी इधर ध्यान क्यों नहीं देते हैं। वह तो हमें आकड़ों में फंसाना चाहते हैं। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी इन सुझावों पर ध्यान दें और श्रम का कोई कोआपरेटिव मूवमेंट चलायें। चाहे वह एक घंटे का ही हो। जो देश को एक घंटा देगा वह इसका सदस्य बनाया जाय और इसको अपनी योजनाओं में काम करने की आज्ञा दी जाय। चाहे वह बांध बांधने का काम हो, चाहे सिंचाईका काम हो, चाहे कुंआ खुदवाने का काम हो। जो इस के सदस्य बनें उनको जो सरकार सहायता दे सकती हो वह उनको दे। न मालूम कितने सदस्य इसके बनेंगे। अब मैं अपना भाषण खत्म करूंगा।

अध्यक्ष—आप क्या अपना कटौती का प्रस्ताव वापस ले रहे हैं?

श्री राज नारायण—वापस ही ले रहा हूं क्योंकि माननीय मंत्री जी ने सहयोग की बहुत सी बातें कही हैं।

(सदन की अनुमति से कटौती का प्रस्ताव वापस लिया गया।)

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या २७–सहकारिता के आधार पर ऋण (लेखा शीर्षक ४२–सहकारिता) के अन्तर्गत ७१,९२,६०० रुपये की मांग स्वीकार की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ)

(इस समय १ बजकर १५ मिनट पर सदन स्थगित हुआ और २ बज कर १५ मिनट पर उपाध्यक्ष, श्री हरगोविन्द पन्त की अध्यक्षता में सदन की कार्यवाही पुनः आरम्भ हुई।)

अनुदान संख्या ३०–लेखा शीर्षक ४७–विविध विभाग और ४४–उड्डयन (वाहन विभाग)

परिवहन मंत्री (श्री विचित्र नारायण शर्मा)—अध्यक्ष महोदय, मैं गवर्नर महोदय की सिफारिश से यह प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या ३०, वाहनविभाग (लेखा शीर्षक ४७-विविध विभाग और ४४-उड्डयन) के अन्तर्गत ३,४३,५४,७०० रुपये की मांग स्वीकार की जाय।

इस मांग को पेश करते हुए मैं नहीं चाहूंगा कि मैं भवन का ज्यादा समय लूं क्योंकि मुझे आशा है कि जो साहित्य माननीय सदस्यों को दिया गया है उसका अध्ययन उन्होंने कर लिया होगा। उसका ही फिर तज़किरा करके मैं भवन का समय नष्ट करना नहीं चाहता हूं। मैं यह ज्यादा अच्छा समझूंगा कि वास्तव में माननीय सदस्यगण यहां पर जो सुझाव पेश करना चाहते हैं, जो शिकायत उनकी इस विभाग में हैं, मैं अगर उनके प्रकाश में निवेदन करूं तो वह ज्यादा लाभदायक सिद्ध होगा। इसका मतलब यह नहीं है कि मैं आलोचना को या क्रिटिसिज्म को नहीं चाहता हूं किन्तु मैं यह आशा जरूर करता हूं कि लोग जो यहां पर आलोचना करें वह इस दृष्टि से करें कि हम किस तरह से इस विभाग का सुधार कर सकते हैं और इस आशा से करें कि सरकार, जो कुछ भी यहां पर माननीय सदस्य कहेंगे उस पर पूरा-पूरा ध्यान देगी और

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

जहां तक मुमकिन होगा और उन सुझावों से और आलोचना से लाभ उठाना चाहेगी। मैं आलोचना सुनने का आदी रहा हूं और उससे मुझे कोई घबराहट पैदा नहीं होती है और अगर मैं यह कहूं कि गाली सुनने से भी और आलोचना से मुझे मजा आता है तो यह सही है। लेकिन वह इस भवन में न हो कर बाहर हमको सुनने को मिलेगी तो वह लुत्फ हम बाहर लें लेंगे। यहां पर टैक्सपेयर (कर दाता) का रुपया बरबाद न करें। अगर सिर्फ किस तरह से इस विभाग को सुधार सकते हैं इसी दृष्टिकोण से आलोचना करें और सुझाव दें तो ज्यादा लाभदायक होगा।

इस आलोचना को करते समय माननीय सदस्य इस बात का ध्यान रखें कि हमारे सामने क्या दिक्कतें हैं और क्या अनिवार्य दिक्कतें हैं। हमारी जगह पर अगर दूसरा कोई भाई आ जाय उसको भी उन कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा और उनको किस तरह से दूर कर सकते हैं यह सोचना है। मैं मिसाल के तौर पर कहूंगा कि इधर हमारा खर्चा इतना बढ़ गया है पैट्रोल के दाम बढ़ जाने से, करीब-करीब आठ आना ज्यादा फी गैलन बढ़ जाने से, टायर का दाम बढ़ जाने से, स्पेयर पार्टस् के दाम बढ़ जाने से और दूसरे तेल जो हम इस्तेमाल करते हैं उनके दाम बढ़ जाने से करीब ३५ लाख रुपया हमको ज्यादा खर्च करना पड़ा है। अब आप समझ सकते हैं कि यह सारा खर्च हम निकाल लें और फिर लास (हानि) भी न हो, नुक़सान भी न हो तो फिर आप समझ सकते हैं कि कितना बड़ा स्ट्रेन (जोर) हमारे ऊपर पड़ा। आप समझ सकते हैं कि इस तरह से कितना खर्च बढ़ा। इसीलिये हमें बीच में कुछ थोड़ा सा इजाफ़ा किरायों में करना पड़ा और शायद मजबूर हो कर हमें कुछ और बढ़ाना पड़े। ऐसा हम सोच रहे हैं। एक दिक्कत तो हमारी यह है।

एक और दूसरी दिक्कत हमारी यह है कि हमारे पास या हमारे मुल्क में टेक्निकल नालेज (प्राविधिक ज्ञान) इतनी कम है और हाथ से काम करने का अभ्यास इतना कम है कि हमें वर्कशाप के लिये और मोटर वगैरा को चलाने के लिये टैक्नीशियन्स (शिल्पी) नहीं मिलते हैं। हालांकि काफ़ी कोशिश इसके लिये हमारी तरफ से की जा रही है। आप को मालूम है कि हमारी एक सेन्ट्रल वर्कशाप कानपुर में है और दूसरी जगह भी वह खुल गई है। आपने जो लिटरेचर आप को दिया गया है उस में देखा होगा कि क्या अब तक किया गया है और आगे जो कुछ किया जायगा वह भी आपको मालूम हो जायगा। इसके अलावा हमने खर्च को घटाने के लिये काफ़ी किफ़ायत की है। जो पुरजे अब तक १५ और २० रुपये में बाहर से मिलते थे वह हम ने ५ और ७ रुपये में अपने यहां तयार किये हैं। इसके अलावा हमने एंजिन्स को रिकण्डीशन कर के हजारों रुपये की बचत कर ली है। लेकिन हमें यह बात मानना पड़ेगी कि वर्कशाप को चलाने के लिये हमारे पास अभी एफ़ीशियेन्ट (दक्ष) आदमी नहीं हैं। मैं यह बात कह सकता हूं कि हमारी जो गोरखपुर की वर्कशाप है वह सेटिसफेक्टरीली (संतोषजनक) नहीं चल रही है और वहां पर सब से ज्यादा शिकायतें रोडवेज के बारे में हैं क्योंकि वहां का काम सेटिसफ़ैक्टरी नहीं है। हमने पब्लिक सर्विस कमीशन को भी एप्रोच किया कि वह हमें अच्छे टेक्निकल आदमी दें लेकिन हमें इस में सफलता नहीं मिली और हमें आदमी नहीं मिले। हम उम्मीद करते हैं कि हम अपने ड्राइवरों को और दूसरे लोगों को टेक्निकल शिक्षा दे सकेंगे और इसके लिये हमने कुछ स्कालरशिप का भी प्राविजन किया है और ड्राइवरों को रिफ्रेशर कोर्स देने का और उनकी टेक्निकल नालेज बढ़ाने का भी हम प्रबन्ध कर रहे हैं।

इसके अलावा हमारी सड़कें भी बहुत खराब हालत में हैं। हालांकि बहुत से लोगों का यह ख़याल है और खास तौर से प्राइवेट आपरेटर्स का कि जितनी अच्छी सड़कें हैं वह सब रोडवेज के पास हैं और प्राइवेट बसेज ऐसी जगह चलती हैं जहां की सड़कें बहुत खराब हैं। हमारी अपनी बसेज भी जो नई भेजी जाती हैं वह थोड़े ही दिन में खराब हो जाती हैं और हमारे पास शिकायतें आती हैं और उनको ठीक हालत में रखना बहुत दिक्कत तलब है। खर्च चाहे कितना ही करें लेकिन फिर भी उन को अच्छी हालत में रखना मुश्किल होता है जब तक उनको बार-बार ओवरहाल न किया जाय तब तक उनको इस्तेमाल करना मुश्किल होगा। जब

यह विभाग शुरू किया गया था उस वक्त हमारे पूर्वजों ने जो एक रोडवेज और रेलवेज के कोआर्डिनेशन (एकीकरण) की स्कीम चलाई गई थी हमको बहुत सी बसेज उस स्कीम की लेना पड़ी थीं। उन बसेज की हालत बहुत खराब थी और उन को एकनामिकली (लाभपूर्वक चलाना) रन करना एक नुक़सान का सौदा था। उनमें सिर्फ ३२ या ३३ आदमी ही बैठ सकते थे जब कि आजकल ४२ आदमी तक बैठाये जाते हैं। इस तरह से उनसे हमें एक कंटिनुअस (लगातार) नुक़सान हो रहा था। हमने उनमें नई बाडीज बनवाकर सुधार भी किया है पर उनके चेसिस इतने रद्दी हैं कि बहुत ही जल्दी रस्ट (मोर्चा लगना) कर जाते हैं और खराब हो जाते हैं, इससे उनमें रुपया लगाते हुये भी डर लगता है कि यह रुपया लगाना उन में एकनामिकल भी होगा या नहीं लेकिन फिर भी उन को चलाने का प्रयत्न किया जाता है।

हमारी सबसे बड़ी और आखिरी दिक्कत यह है कि हमें ह्यूमन एलीमेंट (मानवीय तत्त्व) के साथ डील करना पड़ता है। लाखों और करोड़ों आदमियों को लाने और ले जाने का काम करना पड़ता है। ह्यूमन एलीमेंट के साथ डील करना हमारे लिये सबसे बड़ी दिक्कत है। जो तनख्वाह हम अपने ड्राइवर्स वगैरह को देते हैं वह इतनी ज्यादा नहीं है कि हमारे ड्राइवर्स जो समय-समय पर उनके सामने लालच लाते हैं उनका संवरण कर सकें। इसलिये हजारों केसेज ऐसे हैं जिनमें हमें मुक़द्दमे चलाने पड़े हैं और डिसमिसल्स (अलग) करने पड़े हैं। डिसमिसल का इतना लम्बा तरीका है कि उसमें ५-५ और ६-६ महीने लग जाते हैं क्योंकि कुछ स्टैट्यूटरी प्रावीजन्स (संविधिक उपबन्ध) हैं जो गवर्नमेंट सर्वेंट्स के सिलसिले में हमें मानने पड़ते हैं। ससपेन्शन पीरियड (निलंबन की अवधि) का हजारों रुपया हमें हर महीने देना पड़ता है और शायद १५ लाख तक टोटल हमें इस मद में देना पड़ा है। इन दिक्कतों को हम कम भी नहीं कर सकते हैं क्योंकि ऐसा करने से फिर हमारे ड्राइवर्स और कनडक्टर्स अपने इम्मीडियेट (उच्च अधिकारी) अफसरों की मर्जी पर रह जाते हैं। तो दोनों तरफ हमारी दिक्कतें हैं अगर हम चैक्स प्रोवाइड (उपबंधित) करते हैं तो भी और यदि नहीं करते हैं तो भी। चोरी के मामले में हम रिआयत भी नहीं कर सकते। अगर रियायत करें तो सारा इन्तजाम खराब होता है और अगर स्टेप लेते हैं तो भी एक ड्राइवर जो २-४ साल का तजुर्बा प्राप्त कर चुका है उसके तजुर्बे के बैनीफिट (लाभ) से हमको बंचित होना पड़ता है। जैसे कि एक कहावत है, "बार्बर्स लर्न बाई शेविंग फूल्स" (मार-मार कर हकीम बनाना) उस समय हमारे सामने यह बात आती है कि नया ड्राइवर आवेगा, वह इंजिन को ठीक से हैंडिल नहीं कर सकेगा क्योंकि यदि कोई ठीक से इंजिन को चलाने वाला हो तो वह उस इंजिन से जो २५,००० मील ही दे सके उससे ५०,००० मील तक भी ले लेते हैं। आपको सुन कर आनन्द होगा कि हमारे यहां ऐसे भी ड्राइवर्स हैं जो करीब ५०,००० मील एक इंजिन को चला सके हैं और उसके लिये इनाम पा चुके हैं। लेकिन कभी-कभी उनको भी मजबूरन हटाना पड़ता है। पेट्रोल का कन्जम्पशन (उपभोग) बहुत होता है, उसमें चोरी भी हो सकती है और सचमुच कनजम्पशन भी अधिक हो सकता है। परन्तु चोरी की बात बहुत कम होगी। बात यह है कि ड्राइवर ठीक से हेंडिल नहीं कर पाते हैं और इससे कन्जम्पशन ज्यादा हो जाता है। नये ड्राइवर से भी ज्यादा पेट्रोल खर्च होगा। तो ये दिक्कतें स्पेयर पार्टस, हैंडलिंग और जनता के साथ डील करने की हमारे सामने हैं। मैं आशा करता हूं कि जब माननीय सदस्य सुझाव दें तो इन पहलुओं को सामने रख कर दें कि इनसे हम किस तरह बच सकते हैं।

कर्मचारियों के विषय में मैंने खुद बहुत विचार किया, आफीशल्स के साथ और गवर्नमेंट के साथ भी परामर्श और विचार विनिमय किया। हम चाहते हैं कि हम उनकी हालत को इतना अच्छा बना दें कि वे यह समझने लगें कि यह बात उनके हित में है कि यदि वे अच्छी तरह से काम करेंगे और छोटे प्रलोभनों को संवरण करेंगे तो अन्त में उससे उन्हें लाभ ही होगा। मिसाल के तौर पर मैं कहूंगा कि जैसे हमने अभी तक यह किया है कि जो ड्राइवर एक इंजिन ५०,०००मील भी या इससे ज्यादा चलाये तो उसे १०० रुपया इनाम मिले। हम सोचते हैं कि इस तरह के इनाम हम रीजनवाइज (क्षेत्रशः) भी दें और सारी स्टेट में भी जो सबसे अच्छा

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

ड्राइवर हो उसे भी दें तो शायद इसकी वजह से प्रोत्साहन मिलेगा। लेकिन एक दूसरा तरीका और हो सकता है और इस पर हम विचार कर रहे हैं। वह यह है कि इस तरह से अच्छा काम करने से जो सरकार की बचत होती है क्या हम उसका कुछ भाग उस ड्राइवर को दे सकते हैं जो हमें इंजिन से ज्यादा माईलेज दे, पैट्रोल का कन्जम्पशन कम करे, टायर्स की लाइफ ज्यादा से ज्यादा रखे और छोटे-मोटे रिपेयर्स न होने दे, खुद कर ले, ज्यादा एक्सीडेंट्स न होने दे जनता के साथ अच्छा व्यवहार करे और जिसकी शिकायतें कम से कम हों। आप इस किस्म के फारमूला एवाहव (सिद्धान्त विकसित) कर सकते हैं। हमारे डिपार्टमेंट के सचिव इस विषय पर गम्भीरतापूर्वक विचार कर रहे हैं। लेकिन हम कहां तक सफल हो सकते हैं, कह नहीं सकते। इसमें दिक्कतें हैं, दिक्कतें इसलिये हैं कि हम अभी इस पर विचार कर रहे हैं कि इसको एक गवर्नमेंट डिपार्टमेंट की हैसियत से चलायें या इसे एक इंडिपेंडेंट कोरपोरेशन की हैसियत से। दोनों में ही जहां कुछ न कुछ सुविधाएं हैं, वहां असुविधाएं भी हैं। गवर्नमेंट डिपार्टमेंट होने में हम चाहे जो सुधार इमीजियेटली (तुरन्त) कर सकते हैं एक बार्ड बना देने के बाद हमारे हाथ बंध जाते हैं। अगर कारपोरेशन हो जाता है तो हमको उसके ऊपर डिपेंड (आश्रित) होना पड़ेगा, उसमें कैसे आदमी आते हैं और वे किस एफीशियेंसी (दक्षता) से काम करते हैं कुछ चीज उस पर डिपेंड करेगी। अगर गवर्नमेंट डिपार्टमेंट रखते हैं तो लोगों के ऊपर एक्शन लेने में दिक्कतें हमारे सामने पेश होती हैं। ये प्रश्न हैं जो अभी विचार चाहते हैं। मैं बहुत शर्म के साथ महसूस करता हूं कि मैं पूरा समय इस विषय को न दे सका क्योंकि मेरे सामने कुछ ऐसी कठिनाइयां थीं जिनको मैं हटा भी नहीं सकता था। मुझे खुद आन दी स्पाट (उसी स्थान पर) जाकर रोडवेज की हालत को देखना था, हमारी रोडवेज कैसी है, हमारे जो आदमी उसमें काम करते हैं ये कैसे हैं, पब्लिक की क्या कठिनाइयां हैं, क्या आवश्यकतायें हैं। करीब करीब आधा काम रोडवेज का मैंने मुकाम पर जाकर देखा। आप देखेंगे कि इस थोड़े से समय में इतना कर लेना आसान काम नहीं था।

आपको यह जानकर प्रसन्नता होगी कि अभी तक रोडवेज के कारण गवर्नमेंट पर कोई बोझ नहीं पड़ा। हमारी रोडवेज अब तक हमेशा प्राफिट (लाभ) से ही चलती रही है। उसकी वजह से कोई बर्डिन (भार) प्रांविशियल बजट पर नहीं पड़ा है। रोडवेज में हमारा करीब ३ करोड़ कुछ लाख रुपया इंन्वेस्टेड (विनियुक्त) है। इसके बरखिलाफ हम लोग करीब-करीब २५ प्रतिशत डिप्रिसियेशन फंड (अपकर्षण निधि) निकालते हैं जो १ करोड़ ४४ लाख के करीब जमा हो चुका है। इसके अलावा ३ फीसदी इंटरेस्ट भी देते हैं। बहुत से लोग यह ख़याल करते हैं और एक आल इंडिया के एक नेता ने भी मुझसे कहा कि आप लोग इंटरेस्ट नहीं देते हैं। मैंने उन्हें यकीन दिलाया कि हम लोग इंटरस्ट देते हैं। डिपार्टमेंटल अकाउंट (वैभागिक लेखा) की वजह से हमें इंटरेस्ट में लौस (हानि) होता है। वह इंटरेस्ट हम देते हैं। उन्हें मुश्किल से यकीन आया। बहुत से माननीय सदस्य भी यही सोचते होंगे कि हम इनकम तो जोड़ लेते हैं लेकिन दूसरे खर्चे जो होते हैं प्राईवेट आपरेटर की तरह उन्हें नहीं जोड़ते हम ३ प्रतिशत का इंटरेस्ट देते हैं। जो टैक्सेज बसेज के ऊपर दूसरे प्राईवेट आपरेटर्स देते हैं वह हम भी देते हैं। रजिस्ट्रेशन फीस जो दूसरे आपरेटर्स देते हैं वह हम भी देते हैं। तो इस तरह का कोई डिस्टिंक्शन (विभेद) गवर्नमेंट में और प्राइवेट आपरेटर्स में नहीं किया जा रहा है और जैसा कि मैंने कहा कि इंटरेस्ट लोन जो एकाउंट में है उससे सरकार को काफी बचत हो जाती है। वह इस तरह से है कि हमारे डिप्रीसिएशन फंड में करीब ५० लाख रुपया गवर्नमेंट सिक्योरिटीज

(प्रत्याभूतियां) में है उस पर हमें इंटरेस्ट मिलता है लेकिन जो रुपया रिजर्व फंड में है उसका एक पैसा इंटरेस्ट भी हम कैलकुलेट (संगणित) नहीं करते हैं। अगर उसको भी हम कैलकुलेट करें तो करीब १५ लाख रुपये और ज्यादा हो जाता है। १५ लाख को और दूसरे इंटरेस्ट को भी कैलकुलेट करें तो सब मिला कर करीब दो करोड़ रुपया रफली (मोटे तौर पर) हमको इससे लाभ है।

तो हम इस बात का ख़याल रखें कि सिर्फ पैसे ही से इस विभाग की उपयोगिता जज न करें। जब रोडवेज फील्ड में नहीं आया था तो प्राइवेट आपरेटर्स ओवर क्राउडिंग (भीड़) भी करते थे, अच्छी तरह से टाइम भी आबजर्व नहीं करते थे, बसेज की कंडीशन भी अच्छी नहीं थी। मुझे भी इस विभाग को लेने से पहले उनके सम्बन्ध में काफी चीजें मालूम हुईं। जो उनके हैंड्स थे उनके साथ उनका अच्छा व्यवहार नहीं था। जब रोडवेज आयी तो जो प्राइवेट आपरेटर्स थे उन लोगों ने एक यूनियन कायम की और यह वादा किया कि हम टाइम भी आबजर्व करेंगे, स्टाफ भी अच्छा रखेंगे और इस बात की भी कोशिश करेंगे कि ओवर क्राउडिंग न हो। आज कल इस स्टैंडर्ड (स्तर) को वे मेन्टेन (कायम) करते हैं और इस बात की कोशिश करते हैं, जैसे बुलन्दशहर में है कि उनकी सर्विस अच्छी हो। उन्हें यह डर रहता है कि अगर हमारी सर्विस अच्छी नहीं होगी तो यहां किसी भी दिन रोडवेज आ सकती है। तो इस तरह से एक हैपी कंपीटीशन (सुन्दर प्रतियोगिता) है जिसकी वजह से वे अपना इम्प्रूवमेंट करते हैं और हम यह भी तसलीम करते हैं कि उसका एफेक्ट (प्रभाव) हमारे ऊपर भी पड़ता है कि अगर हमारी सर्विस प्राइवेट आपरेटर्स से अच्छी नहीं हुई तो हमें अपना सर नीचे करना पड़ेगा और हम में ऐसी सुस्ती न आने पावे कि हमारे अन्दर जो पब्लिक स्पिरिट (लोक सेवा की भावना) है वह खत्म हो जाय। इस तरह से म्यूचुअल ऐडवेंटेज (पारस्परिक लाभ) की बिना पर काम हो रहा है। हमें इस बात को भी मानना चाहिये कि रोडवेज में आज जो फैक्टर्स (तत्त्व) काम कर रहे हैं उनकी उपेक्षा नहीं की जा सकती है।

इसके अलावा एक अन्तिम दृष्टिकोण यह भी आता है कि बहुत से व्यक्ति यहां के ऐसे होंगे जो नेशनलाइजेशन (राष्ट्रीयकरण) में विश्वास करते हैं और अगर हम रोडवेज को सक्सेसफुल नहीं (सफल) बनाते हैं तो हमेशा के लिये नेशनलाइजेशन का प्रश्न पीछे पड़ जायगा। यह हमारे लिये और आपके लिये भी बड़ी शर्म की बात होगी हमारे रोडवेज के अन्दर करीब ९०० या ८०० बसेज अच्छी तरह से चल रही हैं। प्राइवेट आपरेटर्स अगर इन्हें चलाते तो उनमें करीब २,००० आदमी को वे इंगेज करते हैं लेकि हमारे रोजवेज में करीब ७,००० आदमी लगे हुए हैं। तो प्राइवेट जहां पर आपरेटर्स ने सिर्फ दो हजार आदमियों के लिये प्रोविजन (उपबंध) किया होता वहां हमने ७,००० आदमियों का प्राविजन किया है। तो फ्राम दि सोशलिस्ट वाप्यंट आफ व्यू, (समाजवादियों के दृष्टिकोण) से लाभ बंट गया और यह समाज के लिये वांछनीय है। इस दर्जे तक हमें इसका वेलकम (स्वागत) ही करना चाहिये।

जहां इतने आदमियों को खिला कर हम समाज का काम करते हैं और हम उनसे कहते हैं कि इस गरज से नहीं कि हमारा कोई व्यक्तिगत लाभ हो बल्कि समाज के वास्ते काम करें, हमें शाम को अपनी जेब में कितने पैसे डालने को मिलेंगे इस गरज से वह काम न करें बल्कि इस गरज से कि समाज का, देश का इससे कितना लाभ होगा। अगर यह अपार्चुनिटी (अवसर) हम सात हजार आदमियों के साथ ऐक्टिवली (सक्रिया) रखते हैं और उनको काम देते हैं। वह गलती करें। इंसान को हक है गलती करने का। मुझे इसमें शर्म नहीं है। लेकिन अगर वह चाहें तो अपारचुनिटी फेस (अवसर का सामना करके) करने के बाद सुधार कर सकते हैं।

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

यह खुद एक नैतिक दृष्टि से और हमारे प्रान्त की दृष्टि से बहुत बड़ी चीज है और हमें और आपको इस बात पर विचार करना है कि हमें और आपको मिल कर इस राष्ट्रीय प्रयत्न को किस प्रकार सफल बनाना है और मुझे आशा है कि आप लोग इसी दृष्टि से इस विभाग के ऊपर आलोचना करते हुए इस पर विचार करेंगे।

श्री मदन मोहन उपाध्याय (जिला अल्मोड़ा)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि सम्पूर्ण अनुदान के अधीन एक रुपये की कमी कर दी जाय।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैंने बड़े गौर से माननीय मंत्री जी का भाषण सुना। यह हमारे इस प्रान्त की खुशकिस्मती है कि इस विभाग में हमेशा ही वे लोग मंत्री पद पर आये जिनका सम्पर्क जनता के साथ बहुत ज्यादा रहा और वे जनता की तकलीफों को महसूस भी करते हैं। पर मुझे साथ ही साथ दुःख भी इस बात का है कि ऐसे मंत्रियों के होते हुए भी हमारी इस प्रान्त के ट्रान्स्पोर्ट विभाग का कोई इलाज न हो सका। इसका मुझे बड़ा अफसोस है। जो भावनाएं हमारे माननीय मंत्री जी ने प्रकट की हैं मैं उनका सहर्ष स्वागत करता हूं और हमारी सोशलिस्ट पार्टी भी हमेशा नेशनलाइजेशन के सिद्धान्त को मानती है। लेकिन हम साथ ही साथ जहां पर सिद्धान्त को मानते हैं वहां पर यह भी चाहते हैं कि इस सिद्धान्त का दुरुपयोग न हो। इस प्रान्त के अन्दर आज जिस तरह से यह रोडवेज का काम हो रहा है इसे हम नेशनलाइजेशन नहीं कह सकते। हम भी नेशनलाइजेशन चाहते हैं और हम इसमें पूरा-पूरा सहयोग हुकूमत को देंगे जिस समय वह इस प्रान्त की बड़ी-बड़ी इंडस्ट्रीज का नेशनलाइजेशन करेगी जहां तक वह कर सकती है। मैं यह नहीं कहता कि केन्द्रीय सरकार की जो इंडस्ट्रीज हैं उनका नेशनलाइजेशन इस प्रदेश की सरकार करे। लेकिन जितना आप कर सकते हैं, हमारी तरफ से आप हमेशा उसके लिये सहयोग पायेंगे।

जहां तक रोडवेज का सवाल है और जिस के लिए इस बजट में ३ करोड़ १३ लाख के करीब रुपया हम से मांगा गया है। रोडवेज दो उद्देश्यों से इस प्रान्त में चलायी गयी है। एक तो जनता की सुविधा के लिये और दूसरे मैं समझता हूं कि हमारे प्रान्त को कुछ पैसा भी मिल सके। लेकिन मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि आज इन दोनों चीजों से बहुत सी तकलीफ हमारे इस प्रान्त के अन्दर बढ़ेंगी। इस वक्त यह मौका नहीं है कि रोडवेज बन्द कर दिये जायं। इस वक्त यह मौका नहीं है कि जो इतनी गाड़ियां खरीदीं, जो इतना रुपया बरबाद हुआ उसे खत्म कर दिया जाय। ऐसा भी नहीं चाहते हैं, लेकिन मैं हुकूमत से यह आशा करता हूं कि अगर आप इसे महसूस करते हैं कि आपसे यह काम नहीं चल सकता है तो फाल्स प्रेस्टिज (मिथ्या प्रतिष्ठा) की वजह से इसे चालू न रखिये, बन्द कर दीजिये और कोई नया रास्ता निकालिये, इसे चलाने के लिये। माननीय अध्यक्ष महोदय, आपके द्वारा मैं हाउस को बताना चाहता हूं कि इसमें काफी तरक्की हो सकती है और रोडवेज का एक बड़ा सौभाग्य भी है कि उसके जो एग्जिक्यूटिव हैड हैं वह हमारे राठौर साहब हैं। यह एक विभाग के लिये बड़े सौभाग्य की बात है कि एक ऐसा ईमानदार आदमी इसका हेड है। लेकिन उसके होते हुए भी रोडवेज ठीक नहीं चल रहा है इसका भी मुझे अफसोस है। जहां मैं राठौर साहब की बात कर रहा हूं, मैं उनको विश्वास दिलाता हूं कि सबका सहयोग उनके साथ है। लेकिन एक कमजोरी उनके दिल में है कि जहां लेबर यूनियंस का सवाल, ट्रान्स्पोर्ट का आता है वहां पर वह भी कुछ कसर कर देते हैं। मैं उनसे प्रार्थना करूंगा कि वह लेबर का जहां सवाल आता है उस पर भी ध्यान दें। लेबर यूनियन

टूट नहीं सकतीं, वह खत्म नहीं हो सकतीं चाहे वह कितनी ही कोशिश करते फिरें। हम अगर कब्जा नहीं करेंगे तो कम्युनिस्ट करेंगे। कोई न कोई लेबर लीडर आकर कब्जा करेगा। इसलिये यह हमारी वाजिब मांग है और मैं आशा करता हूं कि हमारे राठौर साहब उसे पूरा करेंगे और अगर वह पूरी उधर से नहीं हुई तो मुझे विश्वास है अपने माननीय मंत्री जी इस समस्या को सुलझा कर ऐसा काम करेंगे ताकि इस प्रान्त में, कम से कम इस विभाग में, लेबर ट्रब्बल (श्रमिक विपदा) पैदा न हो।

मैं कानपुर की एक हड़ताल की चर्चा आपके सामने करना चाहता हूं जोकि सन् ५१ में हुई। हड़ताल के बाद एक फैसला हुआ, कम्प्रोमाइज (समझौता) हुआ। मैं माननीय लाल बहादुर जी का स्टेटमेंट पढ़ूंगा। उन्होंने कहा कि बड़ी खूबसूरती के साथ हमारा राजीनामा हुआ। उन्होंने यह भी वादा किया कि जो तनख्वाह स्ट्राइक के पीरियड की उन्हें मिलने वाली थी वह मोनेटरी एड (धन की सहायता) के रूप में उन्हें दी जायेगी। लेकिन यह हमारी बदक़िस्मती है कि वह मोनेटरी एड अभी तक उन वर्कर्स को नहीं दी गयी। इसके अतिरिक्त जो और हमारे कानपुर के इस विभाग के लेबर का सवाल है, यह पेमेंट आफ वेजेज ऐक्ट का और इंडस्ट्रियल डिस्प्यूट ऐक्ट का जिनको लागू करने के लिये भी हमारे माननीय मंत्री जी ने कहा था कि बहुत जल्दी हम उसको लागू करेंगे। मैं आज इस हुकूमत से पूछना चाहूंगा कि आप उस जल्दी की डेफिनीशन (परिभाषा) तो कर दीजिये। हमें पता तो चल जाय कि एक साल, दो साल, दस साल, पचास साल, आखिर कब तक वह समय आयेगा ? रोज कहते हैं कि बहुत जल्दी ही उसको कर रहे हैं पर वह पूरा नहीं होता है। शायद वह जल्दी खत्म होने के लिये होती है। अगर ऐसा ही है तो खत्म ही कर देते, फिर उसका दूसरा रास्ता ढूंढ लेते। इसलिये मैं प्रार्थना करूंगा कि इंडस्ट्रियल डिस्प्यूट ऐक्ट और पेमेंट आफ वेजेज ऐक्ट को भी हमारे इन रोडवेज के कर्मचारियों पर लागू करने की जल्दी कृपा करें।

मैं एक प्रार्थना और करूंगा, वह यह कि हमारे यहां जो छोटे छोटे कर्मचारी जिनको ५० रुपये से कम तनख्वाह मिलती है, आज क्योंकि वह लेबर यूनियंस में काम करते हैं इसलिये उनको एक रीजन से दूसरे रीजन में ट्रान्स्फर कर दिया जाता है, जिससे उनको बड़ी तकलीफ होती है। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि कम से कम उन कर्मचारियों की, जिनकी तनख्वाह ५० रुपये से कम है उनको एक रीजन से दूसरे रीजन में बदली न की जाय। यह मेरी उनसे प्रार्थना है।

और इसके बाद एक चीज और है, जो कि सस्पेंशन (निलम्बन) का सवाल है। आज जितने रोडवेज के कर्मचारी हैं उनमें करीब ५०० आदमी सस्पेंडेड (निलम्बित) हैं। एक इलाहाबाद के जनरल मैनेजर श्री घोषाल हैं वह सस्पेंडेड हैं। इस तरह से यह सस्पेंशन पीरियड बढ़ता ही जा रहा है। इसमें सरकार का भी बड़ा नुकसान है। करीब डेढ़ लाख रुपया इन सस्पेंशन वालों को घर बैठे तनख्वाह के रूप में देना पड़ता है। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि ससपेंशन (निलंबन) वाले जितने मामले होते हैं उन्हें जल्दी से निपटाने की कोशिश करें ताकि वे या तो डिसमिस हो जायं या अपनी जगह पर काम करने लगें यही मेरी आपसे इस बारे में प्रार्थना है।

और बहुत सी बातें हैं जिनके सम्बन्ध में मैं जवाब में कहूंगा। मैंने जो कुछ अभी तक कहा वह तो रहा रोडवेज का क़िस्सा। अब मैं एक दूसरे विभाग के बारे में कहूंगा कि जो कि बड़ा महत्वपूर्ण है और वह है ऐडमिनिस्ट्रेशन (प्रशासन) साइड का विभाग। हमारे रीजन्स (क्षेत्र) बने हुए हैं। वहां पर रीजनल ट्रान्सपोर्ट अथारिटीज हैं और स्टेट ट्रान्सपोर्ट अथारिटीज हैं, पहले शायद स्टेट ट्रान्सपोर्ट अथारिटीज पर्मिट ईश्यू (राज्य परिवहन प्राधिकारी अनुज्ञ-पत्र निर्गत) किया करती थी लेकिन अब आर० टी० एज० यह काम किया

[श्री मदन मोहन उपाध्याय]

करते हैं। मुझे खुशी है कि बहुत से रीजन्स में बहुत अच्छा काम हो रहा है। अगर आप सुबह से उनको कोई अर्जी दें, तो उसका जवाब एक दो घंटे में मिल जाता है लेकिन बहुत रीजन्स ऐसे हैं जहां अगर आप अर्जी दें तो महीनों तक उसकी सुनवाई नहीं होती है। नैनीताल रीजन में बहुत अच्छी तरह से काम हो रहा है और यही हाल अब मेरठ के रीजन में भी है जो कि सब से बड़ा रीजन है। इस रीजन की वजह से पहले गवर्नमेंट को हाई कोर्ट जाना पड़ा और बड़ी मुकद्दमेबाजी हुई। यह रीजन ऐसा रीजन है जिसके बारे में हमारे बहुत से माननीय सदस्य अच्छी तरह से वाकिफ हैं। वहां दो आर० टी० ओज० थे एक श्री एस० डी० चतुर्वेदी और दूसरे श्री जे० पी० अग्रवाल जो अब कानपुर के अन्दर ए० टी० आर० ओ० हैं। इन लोगों को अब चाहे नौकरी से अलग कर दिया जाय लेकिन इन्होंने अपने रिश्तेदारों के नाम पर इतने पर्मिट बनवा लिये हैं कि अब इनको जीवन भर किसी चीज की जरूरत नहीं है। हमने इसकी शिकायत हुकूमत से की। हमारे भार्गव साहब जो सेक्रेटरी थे, मैं खुद उनके पास गया, उनको अर्जी दी और यह कहा कि उनके खिलाफ यह लम्बी चौड़ी शिकायत है, आप कुछ करिये। आपको ताज्जुब होगा कि दो साल हो गये हैं लेकिन अभी तक इस सरकार के कानों में जूं नहीं रेंगी है। वह समझती है कि उनका तबादिला दूसरी जगह कर दिया, बस काम पूरा हो गया और बहुत सी बातें हैं जो मैं जवाब में आपसे कहूंगा।

श्री भगवती प्रसाद शुक्ल (जिला बाराबंकी)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। जो कि आज उन्होंने अपने उद्गार इस सदन के समक्ष प्रस्तुत किये हैं मुझे विश्वास है कि वे कर्तव्यनिष्ठ होते हुए उन सब बातों को पूरा करेंगे जो कि उन्होंने आज कही हैं। लेकिन मैं उनसे बताना चाहता हूं कि उनके विभाग की बहुत सी बातें ऐसी हैं जो कि उनके सामने अभी तक नहीं आयी हैं और इनकी जरूरत है कि वे उनके सामने पेश की जाँय। जो सब से बड़ी बात इस ट्रान्सपोर्ट विभाग में है वह यह है कि इसका ऐडमिनिस्ट्रेशन टाप हैवी (प्रशासन जिसमें अधिक वेतनभोगी अधिकारी अधिक हों) है। इसका खर्चा इस वजह से ज्यादा है कि इस विभाग में कुछ ऊपर के ऐसे कर्मचारी हैं जिनका वेतन ज्यादा है और जिनकी जरूरत भी नहीं है। उनके बग़ैर भी काम चल सकता है। वे कौन हैं? एक रीजन में इतने आफिसर होते हैं, एक जेनरल मैनेजर होता है, दो असिस्टेंट रीजनल ट्रैफिक मैनेजर होते हैं, एक एकाउंट्स आफिसर होता है और एक स्टेशन सुपरिंटेंडेंट होता है। यह काम आप आसानी से जेनरल मैनेजर, एकाउंट्स आफिसर और स्टेशन सुपरिंटेंडेंट के द्वारा चला सकते हैं। इतने आदमियों को रख करके इस नेशनलाइज्ड इंडस्ट्री (राष्ट्रियकृत उद्योग) में जो कि बिल्कुल स्टेट अण्ड (राज्य द्वारा अधिकृत) है खर्चा बढ़ाया जा रहा है और यह खर्चा पड़ता किस के ऊपर है, उन ग़रीब मजदूरों पर जो कि नीचे के रैंक के हैं, ए० टी० आईज० हैं, ड्राइवर्स हैं, कंडक्टर्स हैं और कुछ और हैं। इन्हीं के हिस्से का पैसा अफसरों पर जाता है। हमें बड़ी प्रसन्नता हुई कल माननीय सम्पूर्णानन्द जी से सुनकर कि वे बहुत जल्द लेबर लाज (श्रम सम्बन्धी विधि) यहां के ट्रान्सपोर्ट के मजदूरों के ऊपर भी लागू करेंगे। और एक कांसीलियेशन (संराधन) विभाग की तरह मशीनरी बना देंगे। इससे हमारे विचार में बहुत सी दिक्कतें जो मजदूरों के सामने आती हैं दूर हो जायंगी। कानपुर में एक नन्दा ट्रान्सपोर्ट कम्पनी है जो प्रायवेट है। वहां के ड्रायवर्स, कंडक्टर्स और मजदूर केवल आठ घंटे काम करते हैं जब कि आप के यहां का ड्राइवर १२-१३ घंटे रोज काम करता है। नन्दा ट्रान्सपोर्ट कम्पनी के ड्राइवर को ८ घंटे काम करने के अतिरिक्त घंटों का ओवरटाइम मिलता है। लेकिन हमारे यहां रोडवेज में ऐसी कोई रियायत नहीं है। यह क्यों है। समझ में नहीं

आता है। जब कि रोडवेज यूटिलिटी सर्विस (उपयोगिता सेवा) न होकर प्रोफिट मेकिंग कंसर्न (लाभोत्पादक व्यापारिक संस्था) है तो जरूर वहां के कर्मचारियों को सुविधायें दी जानी चाहियें। उनको ओवर टाइम दिया जाय ताकि उनको काम में इंसेन्टिव (प्रेरणा) बना रहे। लेकिन उनको ऐसी कोई चीज नहीं मिलती है। इसी वजह से हमारी बसेज अक्सर लेट होती हैं। कोई पार्ट अगर बिगड़ गया तो ड्राइवर खड़ा है जब तक कि कोई मैकेनिक न आये इससे जनता में क्षोभ होता है और होती है असुविधा। साथ ही साथ मजदूरों में भी बड़ा असन्तोष होता है।

मैं कांसीलियेशन मशीनरी (संराधन तंत्र) की बात कह रहा था। माननीय श्रम मंत्री जी ने कहा था कि ऐसी मशीनरी बहुत जल्द बना दी जायगी। लेकिन जल्दी शब्द के बारे में कहा गया है कि बहुत जल्दी का अर्थ बहुत देर हो जाया करता है। अतः मैं एक चीज का सुझाव पेश करूंगा। जब तक यह मशीनरी न बन जाय जो ठीक से सब मामलों को तय कर सके तो उतने दिनों के लिये एक सरकारी सेक्रेटरी के केडर (पद) का कोई व्यक्ति मुकर्रर कर दिया जाय जो उन केसेज को जो मजदूरों के ससपेंशन (निलंबन) वगैरा के हैं उनको तय कर दिया करें। नहीं तो आजकल वही व्यक्ति ससपेंशन करता है, वही गवाही लेता है और वही फैसला भी करता है। तो कोई इंसाफ नहीं होता है।

यह कितनी बड़ी बात है कि जो त्यौहारों की छुट्टियां होती हैं और जो मिलनी ही चाहिये वह इनको नहीं मिलती है। होली और ईद तक में तो इनको कम्पेंसेट्री लीव (क्षतिपूरक अवकाश) मिलती है और उन दिनों उनको काम करना पड़ता है। यह चीज ठीक होनी चाहिए। एक चीज और है कि कंडक्टर का इंक्रीमेंट (वेतन-वृद्धि) तो ३ रुपये रखा गया है और स्टेशन सुपरिंटेंडेंट का ढाई रुपये रखा है जब कि उसके ग्रेड में जमीन आसमान का अन्तर है। हमें चाहिये कि क्वालीफाइड (अर्ह) आदमी रखें। इन कंडक्टर्स को ही ए० टी० आई० का चांस (अवसर) दें। इस तरह से रोडवेज की व्यवस्था ठीक हो सकती है। छोटे छोटे कर्मचारियों को जिनके ट्रांसफर्स (संक्रमण) होते हैं उन्हें बड़ी दिक्कत होती है। उनके लिये रनिंग रूम्स नहीं हैं। खाने की कोई व्यवस्था नहीं है। एक मोटर हैदरगढ़ से आई उसको बाराबंकी भेज देते हैं और वहां इन लोगों के ठहरने की तथा खाने की कुछ भी सुविधा नहीं होती है। इससे वह बीमार हो जाते हैं। जरूरत इस बात की है कि आप उनको अलाउंसेज (भत्ते) दें। वैसे आप उनको कई अलाउंसेज देते हैं। गुड कंडक्ट अलाउंस (सदाचरण भत्ता) देते हैं, नाइट अलाउंस देते हैं लेकिन उनके लिये इनको महीनों दौड़ना पड़ता है। आप ऐसी व्यवस्था करदें ताकि बार बार उनको न दौड़ना पड़े।

दूसरी साइड आपकी वर्कशाप की है। आपने कई जगह खोल रखे हैं जब कि आपके यहां एक बहुत अच्छी वर्कशाप कानपुर में है और उसमें एक जर्मन इंजीनियर भी है।

श्री भृगुनाथ चतुर्वेदी (जिला गोरखपुर)—प्रध्यक्ष महोदय, आज जो सदन के सामने अनुदान पेश है उसके आंकड़े और योजना पर विचार किया जाय तो वह बहुत ही सुन्दर और प्रगतिशील मालूम होते हैं लेकिन यदि वास्तविकता की दुनिया में उनको उतारा जाय तो सामंजस्य किसी प्रकार का नहीं होता है। इस बारे में मंत्री महोदय ने ठीक नहीं कहा और संकेत भी किया कि उनके विभाग के हर सेक्शन में बहुत सी गड़बड़ी है। इसीलिये मैं भी उनके बारे में काफी चर्चा नहीं करना चाहता हूं। पर माननीय मंत्री जी ने जिस ओर संकेत नहीं किया है उन्हीं का यहां सदस्य के सामने गड़बड़ियों का जिक्र न करते हुए सुझाव के रूप में मैं कोई चीज पेश करूं तो अच्छा होगा, उसी नाते मैं उनका ध्यान चन्द बातों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। एक भाई ने ठीक ही चर्चा की जब से यह नेशनलाइज्ड इंडस्ट्री (राष्ट्रायत्त उद्योग) कायम की गई आज तक उससे किसी विभाग को फायदा नहीं पहुंचा। आप देखेंगे कि किसी प्राइवेट ओनर की मोटर यदि तीन घंटे भी आउट आफ आर्डर हो (बिगड़) जाय तो किसी न किसी तरह से वे उस ठोंक पीट कर

[श्री भृगुनाथ चतुर्वेदी]

लाइन पर ले आते हैं लेकिन आपके यहां वह तीन महीने बेकार पड़ी रहती है जब सरकार से कहा गया है एक एफिशियेन्ट वर्कशाप (कार्यकुशल कारखाना) कानपुर में है। गोरखपुर का वर्कशाप तो खराब है ही जिसकी चर्चा मंत्री महोदय ने खुद भी की है मैं इसके बारे में अधिक चर्चा नहीं करना चाहता। ऐसी सूरत में भी गवर्नमेंट की गाड़ियां ६, ६ महीने तक आउट आफ़ आर्डर पड़ी रहती हैं और कोई देखता नहीं इसलिये कि यह स्पष्ट है कि विभाग की ओर से कोई देखभाल नहीं होती जिसकी वजह से यह सारी गड़बड़ी मची हुई है। इस सदन के हर सदस्य का यह संकेत माननीय मंत्री को है कि वह इस ओर अधिक ध्यान दें ताकि दूसरे आने वाले बजट के वक्त इस तरह की शिकायतें फिर न पेश की जायं।

एक भाई ने ठीक कहा कि यहां जो नौकर छोटी तनख्वाह पाने वाले हैं जैसे ड्राइवर, कंडक्टर और कंडक्टर कम क्लीनर उनके रहने का ठिकाना ही नहीं है। इसके अतिरिक्त बस स्टेशंस पर अगर यात्रियों के रहने के लिये कोई टिन शेड है भी तो पानी पीने का इन्तजाम नहीं है। इस पर भी मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिये।

इसके अलावा इस विभाग में एक गड़बड़ी जो तह में है उसके बारे में भी मैं थोड़ा संकेत कर देना चाहता हूं। रीजनल ट्रांस्पोर्ट अथारिटी से जो परमिट लोगों को मिल जाया करते हैं उसमें काफी गड़बड़ी रहती है। इतना ही संकेत माननीय मंत्री के लिये काफी होगा कि वह इस पर भी कड़ी निगाह रखें।

एक बात की ओर और मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। योजनाओं का जहां तक संबंध है योजनायें तो बहुत प्रगतिशील और सुन्दर मालूम होती हैं लेकिन छोटी छोटी तनख्वाहों वालों के सस्पेंशन का यहां जो थोड़ा सा जिक्र किया गया है वह सच है क्योंकि वे बहुत दिनों तक सस्पेंड रहते हैं और उनकी सजा पर जब विचार होता है तो अगर शतप्रतिशत नहीं तो ज्यादातर लोगों को डिसमिसल के अलावा कोई और सजा मिलती ही नहीं। इसकी जड़ में माननीय मंत्री को जानना चाहिये कि क्या है या तो उनकी तनख्वाहें बहुत कम हैं या कोई और कारण है। आप कहते हैं कि हम उनको ओवर टाइम एलाउन्स और दूसरी सुविधायें भी देते हैं लेकिन वास्तव में कहने और करने में कोई भारी फर्क प्रतीत होता है जिससे इस तरह की चीजें हुआ करती हैं।

इसके अलावा एक चीज की चर्चा और कर दूं जिसके बारे में यहां काफी चर्चा रही। रीजनल ट्रांस्पोर्ट अथारिटीज की ओर से जो मोटरों को फिटनेस की सनदें दी जाती हैं इसमें अक्सर बहुत गड़बड़ी हुआ करती है। मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि कि अक्सर फिटनेस का सर्टीफिकेट देते वक्त अधिकारी वर्ग यह कह दिया करते हैं कि मशीनरी तो ठीक है लेकिन शोका माडल ४८ या फलां सन् का नहीं है, इसको बदल दो। इस तरह से प्राइवेट मोटर वालों की तकलीफें इन छोटी चीजों की वजह से बढ़ जाती हैं। इस तरफ भी मैं गवर्नमेंट की तवज्जह दिलाना चाहता हूं।

श्री ज्वाला प्रसाद सिन्हा (जिला गोंडा)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं अपने माननीय मंत्री का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि अनुदान संख्या ३० में वाहन और अनुदान ४८ में सरकारी बस सर्विसों, यह दोनों अनुदान एक ही जगह आने चाहिये थे दो जगह करने की बात समझ में नहीं आई। इनका चर्चा एक ही जगह होना चाहिये था। अब इसके अलावा आप देखेंगे कि जो सरकारी रिपोर्ट छपी हुई है उसमें यह दिखलाया गया है कि दिसम्बर सन् ५१ तक १३३५ बसेज थीं और जो चली वह २४२ थीं यह गड़बड़ी कैसे हुई। यह कारबार शुरू हुआ था ३१ मार्च सन् १९४७ ई० से उसके बाद १३३५ कुल बसेज हो गई लेकिन यह उनमें से चली २४२ ही। किसी प्राइवेट फर्म की बात होती या किसी ज्वाइन्ट स्टाक कम्पनी की बात

होती तो यह सूरत हरगिज़ नहीं हो सकती थी। गवर्नमेंट ने अपने कारखाने बनाये हैं सब तरह से सुविधा दी हैं तो यह मामला ठीक हो जाना चाहिये था फिर भी इस तरह की हालत है। दूसरे सफ़े पर जो लिखा है कि टोटल माइलेज कवर्ड बाई बसेज़ (बसें कुल कितनी मील चलीं) तो वहां पर ४६६५ १/२ मील सफर किया। ये बात समझ में नहीं आती कि साल भर में इतनी मील किस प्रकार इतनी बसें चलीं। जब यह हालत है तो यह धन्धा कैसे फायदेमन्द हो सकता है और इसके करने से क्या फायदा है। अब हाल ही में सरकारी बस से एक सोशलिस्ट नेता कृष्ण कुमार का देहान्त हो गया है। वह बड़े अच्छे कार्यकर्ता थे। अगर वहां ड्राइवर शराब पीकर बैठ गया और कई आदमियों को उससे चोट पहुंची उनका तो देहान्त ही हो गया यह बड़ी भारी गड़बड़ी है और इससे क्या फायदा हो सकता है। इसके पुनरुद्धार करने की अत्यन्त आवश्यकता है।

श्री गंगाधर शर्मा (जिला सीतापुर)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, ट्रांसपोर्ट के संबंध में माननीय मंत्री जी ने जो मांग रक्खी है उसको तो हम लोग स्वीकार करेंगे ही, लेकिन हम लोग जो आलोचना करते हैं वह इसलिये कि प्रत्येक विभाग के प्रबन्ध में त्रुटियां हैं उनको हम दूर कर सकें। अनुदान की मांग का विरोध करना हमारा कर्तव्य नहीं है। विरोध तो वे लोग करते हैं जो विरोधीदल के हैं और जो विरोध करना ही अपना कर्तव्य समझते हैं इसमें उनकी भावना यह रहती है कि प्रान्तीय सरकार के लिये यह साबित करें कि उसमें प्रबन्ध करने की क्षमता ही नहीं है। हमारी आलोचना तो केवल इसीलिये होती है कि हम जिस त्रुटि को देखें उसके सुधार करने अथवा दूर करने के सुझाव दें जिससे या तो उसमें सुधार हो या वह नितान्त दूर ही हो जाय। इस सिलसिले में ट्रान्सपोर्ट विभाग में मैं २, ४ त्रुटियां जो देखता हूं उनकी ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। वह बस सर्विसेज़ के संबंध में हमने देखा है कि वह टाइम के संबंध में समय समय पर इतने चेन्जेज़ करती हैं जिससे जनता को काफी परेशानी हो जाती है। रेल में तो ४,६ महीने पहले इत्तिला मिल जाती है लेकिन रोडवेज़ में अक्सर अचानक परिवर्तन कर देते हैं एक टाइम आज चला तो बिना पूर्व सूचित किये कल दूसरा टाइम चलता है, इससे जनता को भारी असुविधा होती है। बस स्टेशन पर घड़ी नहीं होती है इसलिये टाइम में देर-अबेर का सवाल पैदा हो जाता है इसके अलावा यह भी देखने में आया है कि जो ड्राइवर साहबान होते हैं उनमें से कोई कभी कभी शराब की उमंग में चलते हैं। यह बस सर्विस में तो तो कम है लेकिन जो दूसरे ट्रक चलते हैं यह लोग अक्सर इस उमंग में चलते हैं जिसकी वजह से ऐक्सीडेंट (दुर्घटनाएं) होते हैं और सैकड़ों जानें जाया जाती हैं इस तरह से वह अपने काम को ठीक न करके अपने कर्तव्य को अवहेलना करते हैं। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री जी से यह प्रार्थना करना चाहता हूं कि वह उनकी तरफ़ विशेष ध्यान दें।

दूसरी बात यह है कि जब हम एक एक बस पर १५-१५, २०-२० हजार रुपये के करीब खर्च करते हैं और वह बदकिस्मती से ऐसी सड़कों पर चलती हैं जहां बजाय दस बारह वर्ष चलने के वह ६ महीने में ही खत्म हो जाती हैं, तो हमारी एक बड़ी हानि होती है। माननीय मंत्री महोदय को इस ओर भी ध्यान देना चाहिये कि जहां पर इस विभाग की बसेज़ चलें वहां की सड़कें अच्छी हालत में हो जाना चाहिये। ऐसी खराब सड़कें रहने से बसें जल्दी ही खराब हो जाती हैं आप का रुपया नष्ट होता है और जनता को भी क्लेश होता है और जैसा कि बहुत से माननीय सदस्यों को भी अनुभव हुआ होगा कि वह बसेज़ ऐसी खराब हालत में हो जातीं हैं कि उनके चलने पर कभी कभी मिट्टी फांकनी पड़ती है और ऐसी हालत हो जाती है जैसा कि देहात में कहा जाता है कि "भूत बन जाते हैं"। शिकायत भी जनता की ठीक ही है क्योंकि आप करीब करीब रेल के सेकिंड क्लास का किराया लेते हैं और उस पर यह दिक्कत उठाना पड़ती है कि सांस लेना भी मुश्किल हो जाता है। इसलिये इस ओर भी माननीय मंत्री जी को ध्यान देना चाहिये। मैंने तो छोटी छोटी बातें माननीय मंत्री जी के सामने रखी हैं बाकी बड़ी बड़ी बातें तो और

[श्री गंगाधर शर्मा]

माननीय सदस्यों ने आप के सामने रखी हैं। मैं चाहता हूं कि ऐसी व्यवस्था हो कि जिससे जनता का असंतोष दूर हो और आप का जो रुपया है वह सही तरीके पर खर्च हो। बजट में डेफिसिट हो, (घटा) अनेक टैक्स लगें और रुपया भी हम आप को दें और इस सब के बाद अगर त्रुटियां रहती हैं तो असंतोष बढ़ता है। अगर डेफिसिट नहीं होता और बजट ठीक होता परिवहन विभाग की त्रुटियों को हम चाहते कि वह दूर हों। इसलिये सरकार में प्रबन्ध को जितनी तब भी क्षमता है उस के अनुसार काम होना चाहिये।

श्री कालीचरण टंडन (जिला फ़र्रुखाबाद)--माननीय उपाध्यक्ष महोदय, बस उद्योग हमारे प्रान्त में राष्ट्रीयकरण की नीति के अनुसार संचालित शायद प्रथम उद्योग है जिसके जरिये से एक ओर तो हम जनता की सेवा करना चाहते हैं और दूसरी ओर इस तरह के बड़े बड़े उद्योगों को सरकारी नियंत्रण में चला कर जनसाधारण को उसका लाभ प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप में पहुंचाने का प्रयत्न करते हैं। इस राष्ट्रीयकरण की नीति को कार्यान्वित करने का यह प्रथम प्रयास कि जिस प्रकार हमारे प्रान्त में अब तक संचालित हुआ है वह किसी तरह से भी इस वाहन विभाग को बधाई का पात्र सिद्ध नहीं करता। हमें अफसोस है कि प्रान्तीय सरकार की उत्कट इच्छा होते हुए भी और प्रान्तीय सरकार द्वारा नियुक्त उच्च अधिकारियों की योग्यता, क्षमता और निरंतर उन्नति करने की विभिन्न योजनाओं को कार्यान्वित करने की उत्कट इच्छा होते हुए भी इस विभाग का जो कार्य जनता के सामने दृष्टिगोचर हो रहा है वह एक दूसरे से समन्वित होता दिखाई नहीं पड़ता। अगर गहराई से जांच की जाय तो जैसा कि और सब विभागों में देखा जा रहा है यहां भी अधिकांश अधिकारीगण और कर्मचारी बिना शुबहा विभागों को संचालित करने को और न करने को नीचे से ऊपर तक जो जिम्मेदारियां हैं उनको वह सही तौर पर पूरा करने में ध्यान नहीं देते। मैं यह नहीं कहता कि अधिकांश में वे अयोग्य हैं और न उन सबकी ईमानदारी पर कोई शुबहा है लेकिन मुझे यह कहते हुए जरा भी हिचकिचाहट नहीं होती कि जिस उद्योग को हम सिर्फ कसौटी के रूप में जनता के हित के लिये अपने हाथ में लेकर अपने प्रान्त में संचालित करते हैं अगर वह जनता की सेवा में ठीक से कार्यान्वित नहीं होता तो वह हमारे आगे के राष्ट्रीयकरण के लिये असफलता सिद्ध करने में सहायक होगा। हमारी जनप्रिय सरकारों ने इस बात का एलान प्रान्त में ही नहीं, बल्कि सारे हिन्दुस्तान के संविधान में किया है कि हम इस तरह से उद्योग धंधों का राष्ट्रीयकरण करके उनके फायदों को केवल कुछ व्यक्तियों को ही नहीं बल्कि सर्वसाधारण को पहुंचाना चाहते हैं। इसलिये इस विभाग के कर्मचारियों पर बहुत बड़ी जिम्मेदारी आजाती है। मुझे अक्सर बस में चलने का मौका मिला है। मैं अक्सर देखता हूं कि जिन सड़कों पर सन् ३९ में रेलवे ट्रेन्स चलने के बाद भी १०-१० और १२-१२ प्राइवेट बसें चलती थीं उन्हीं सड़कों पर आज ट्रेनों की कमी होने के बावजूद भी एक या दो बसें मुश्किल से रोडवेज़ की चलती हैं। कहा जाता है कि सवारियां नहीं मिलतीं। मैं अधिकारियों की जानकारी के लिये बताना चाहता हूं कि सवारियां न मिलने की वजह नहीं है बल्कि जो कर्मचारी स्टेशन इन्चार्ज होते हैं, कनडक्टर्स होते हैं वे अपने काम की तरफ इतने लापरवाह होते हैं कि उन्हें इस बात का परवाह ही नहीं होती कि इससे जनता को कष्ट होगा और सरकार को भी पैसे की हानि होगी। वे सिर्फ अपना वक्त काटने और कागजी खानापूरी करने या यह देखने को कि किसी शिकायत में न फंस जावें, परवाह करते हैं। मैं अभी हाल में कानपुर सोकरी गया था लौटते समय बस स्टेशन पर गया तो देखा कि बस में ७ सीटें तो अपर क्लास की और ३-४ लोअर क्लास की खाली थीं लेकिन कंडक्टर महोदय ने यह कहकर कि अब बस चलने का समय हो गया है, मैं सवारियां नहीं ले सकता, हम चार साथियों को वहीं छोड़ कर वहां से खाली गाड़ी लेकर चला गया। जब कमप्लेंट बुक के लिये पूछा गया तो मालूम हुआ कि कंडक्टर साहब ही स्टेशन इंचार्ज हैं और उसे अपने ताले में बन्द करके चले गये हैं। इसी तरह एक बस में ४१ सवारियां लिखी हुई थीं और मालूम यह हुआ कि कनडक्टर साहब उस पर कुल ३३ सवारी ही ले जाते हैं और जब

मुसाफिरों की तरफ जिद की गई तो सफ़ाई यह दी गई कि चूंकि उन बसों में ६ स्टैंडिंग सीट्स की मंजूरी अभी तक रजिस्ट्रेशन डिपार्टमेंट से नहीं आई है इसलिये हम ३३ ही ले जा सकते हैं।

जो वर्कशाप हैं उनमें किस तरह से काम होता है उसे देखने के लिये यही क़ाफ़ी है कि जहां प्राइवेट गाड़ियां कई वर्षों तक ठीक से चलती थीं उन्हीं सड़कों पर आज सरकारी बसें केवल ६ या ७ महीने ही ठीक हालत में चल पाती हैं और उसके बाद खराब हो जाती हैं। कर्मचारियों के लिये कहा जाता है कि अनुशासन की वजह से मुअत्तलशुदा लोगों को दो लाख रुपये हर साल देना पड़ता है। इस तरह का वाहन विभाग आज हमारे प्रांत में है।

श्री गेंदा सिंह (जिला देवरिया)---माननीय अध्यक्ष महोदय, जैसा कि माननीय मंत्री महोदय ने कहा, नेशनलाइजेशन (राष्ट्रीयकरण) का नाम इस वक्त इस उद्योग को लेकर और इस संस्था को लेकर लिया जाता है। तो इससे बड़ी परेशानी हम लोगों को होती है। पहले तो यह बात है ही कि इसे नेशनलाइजेशन कहा जाय, ग़लत है, चाहे इसे किसी भी आधार पर कब्जे में लिया गया हो। लेकिन यह बात कि इसे राष्ट्रीयकरण कहा जाय यह आनेवाले जमाने के लिये बहुत खतरनाक सिद्ध होगी। अगर इस तरह का ही राष्ट्रीयकरण देश में आनेवाला है तो मैं नमस्कार करूंगा उस राष्ट्रीयकरण को जिसमें इतनी विषमता हो, इतनी बड़ी बड़ी तनख्वाहें उन लोगों को मिलती हों जो चाहे बड़े ओहदे पर हों, चाहे वे बहुत योग्य हो, और इतनी छोटी तनख्वाहें ऐसे लोगों को दी जाती हैं जो रात दिन मरते हों और परेशान होते हों।

दूसरी बात यह है कि मैं इस बात पर जोर देना चाहता हूं कि आखिर इन बस सर्विसेज को सरकार के हाथ ले आने की आवश्यकता क्यों पड़ी। सरकार ने समझाया तो हम लोगों को यही था कि अगर ये बसेज चलेंगी तो इससे जनता को, इसमें काम करने वालों को और सरकार को सबको सहूलियतें प्राप्त होंगी। लेकिन मैं सरकार से यह अर्ज करना चाहता हूं कि इन तीनों में से किसी को भी कोई सहूलियत प्राप्त नहीं है। जैसा माननीय मंत्री जी ने फरमाया मैं समझता हूं कि सरकार को तो कोई अधिक लाभ नहीं है और परेशानी है। उन्होंने बार बार इस बात को कहा कि वे भ्रष्टाचार को रोकने में असमर्थ रहे हैं, मुअत्तल और बरख्वास्त करने में असमर्थ हैं और मुअत्तल करके फिर से काम पर ले आने में असमर्थ हैं। और दूसरी तरफ जब हम देखते हैं तो मुसाफिर भी परेशान हैं। हम भी ऐसे लोगों में से हैं जो रोज बसों से सफर करते हैं जैसा कि मेरे मित्र कालीचरण जी ने फरमाया। अच्छा होता यदि माननीय मंत्री जी उन सवालों के जवाब दे दिये होते जो कुछ दिन पहले से यहां इस संबध में किये गये हैं। पूछा यह गया है कि रोडवेज में कितने कर्मचारी मुअत्तल हैं, कितने दिनों से मुअत्तल हैं और तनख्वाह उनको देना पड़ेगी और जितना उन लोगों को काम पर लौटने पर देना होगा। अगर ये सब आंकड़े हमको प्रस्तुत होते तो इस समय इस प्रश्न पर विचार करने में बड़ी मदद मिलती। लेकिन मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि शायद ही ऐसा कोई विभाग हो जिसमें इतने मुअत्तल शुदा कर्मचारी हों। एक एक कर्मचारी दो दो वर्ष डेढ़ डेढ़ वर्ष तक मुअत्तल रहता है और हुक्म है सरकार का कि जल्द से जल्द फैसला किया जाय। मेरे पास कुछ कागजात ऐसे मौजूद हैं और अगर प्रमाण के लिये मांगे जायं तो मैं उनको देने को तैयार हूं। दो दो वर्ष से मुअत्तिल है लेकिन कोई फैसला नहीं होता। फिर यह उम्मीद करना कि वे ठीक से काम करें, गाड़ी को ठीक से रखें और रोड़वेज को अपनी संपत्ति समझें, यह कैसे हो सकता है। राष्ट्रीय करण के सिद्धांत में सबसे पहली चीज यह होती है कि काम करने वाला उसको अपनी संपत्ति समझे। जहां पर लोग अपनी संपत्ति न समझें वहां पर यह सिद्धांत लागू नहीं होता। अन्त में मैं निवेदन करना चाहूंगा कि अगर सरकार कोआपरेटिव विभाग को या बस सर्विसेज को राष्ट्रीयकरण के सिद्धांत पर लाना चाहती है, अगर उसका ऐसा इरादा है तो वह नेशनलाइजेशन को बदनाम करना छोड़ दे और उन विभागों को वह ऐसी हालत में चलायें जिससे चलाने से लोगों को इस सिद्धांत में ही भ्रांति

न हो। अगर ऐसा न हुआ तो इस सरकार का ही नुकसान नहीं होगा परन्तु आगे आने वाले समाज को भी अंधेरे में ढकेलने की कोशिश होगी। अगर जल्दी से जल्द कोई चीज की जा सकती है तो वह यह है कि एक कमेटी मुकर्रर की जाय जो इन सब बातों की इंक्वायरी करके जल्द से जल्द अपनी रिपोर्ट दें और उस रिपोर्ट के आधार पर काम किया जाय।

श्री भूपाल सिंह खाती (जिला अल्मोड़ा)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस डिपार्टमेंट से जितना संबंध पहाड़ के लोगों का है उतना शायद किसी और का न हो क्योंकि मैदान में तो सड़कें होती हैं, रेल गाड़ियां होती हैं तथा और सवारियां भी होती हैं। लेकिन पहाड़ी इलाकों में जो एक प्रतिशत या दो प्रतिशत यातायात के साधन प्राप्त होते हैं वह केवल मोटर बसों द्वारा होता है। लेकिन मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि कुमायूं में चाहे वह नैनीताल हो, गढ़वाल हो, या अल्मोड़ा, सरकार जो नीति इस विषय में बरत रही है वह संतोषजनक नहीं है। वहां की जनता उससे बहुत असन्तुष्ट है। गढ़वाल में पहले तो रोडवेज की बसेज भेज दी गई। इनका प्रबन्ध अच्छा नहीं रहा, कुप्रबन्ध रहने के कारण वहां से रोडवेज की बसेज उठा दी गई और वह सड़क गढ़वाल मोटर कम्पनी के लिये छोड़ दी गई। अब वहां की यह हालत है कि वहां न कोई प्रबन्ध ही है और न कोई सुनने वाला ही है। अगर उनसे कहा जाता है कि आपकी गाड़ियां खराब हैं तो कहते हैं कि हमें यहां तक तो पता ही नहीं है कि कल हमारी मोटर इस सड़क पर चलेगी या नहीं। दूसरी बस सर्विस जो अल्मोड़ा से हल्द्वानी या अल्मोड़ा से बैजनाथ को जाती है उस पर एक अजीब तमाशा है। एक तरफ तो यह दुहाई दी जाती है कि पेट्रोल की कमी है। कुमायूं मोटर्स यूनियन लिमिटेड के साथ न जाने सरकार का क्या गठबंधन है जिसकी वजह से आप हर समय इस कोशिश में रहते हैं कि वह नाराज न हों। अब हल्द्वानी से रानीखेत तक रोडवेज जाती है। रानीखेत से परे अल्मोड़ा और बैजनाथ तक के० एम० ओ० यू० को दिया गया है, अल्मोड़ा और बैजनाथ से वापस आने पर ये बसें रानीखेत और हल्द्वानी के बीच कोई सवारी नहीं उठा सकतीं। इसी प्रकार ऊपर चलते समय उन्हें हल्द्वानी रानीखेत के बीच भी मुसाफिरों या माल को ढोने का अधिकार नहीं है। इस पर तमाशा यह है कि रोडवेज के पास बस बहुत ही सीमित हैं, इस मौसम में काफी फल और सब्जी पहाड़ से देश में आती है पर बस न होने से उसका ढुलान नहीं हो पाता। एक ओर तो पिछले दिनों पेट्रोल की कमी बताई जाती थी दूसरी ओर के० एम० ओ० यू० की खाली गाड़ियां रानीखेत हल्द्वानी के बीच पेट्रोल फूंकती थी। इसलिये अगर सरकार को राष्ट्रीयकरण करना है तो कोई निश्चित कदम उठाना चाहिये। ऐसा नहीं होना चाहिये जैसा कुमायूं रोडवेज में कर दिया गया है।

अगर उनको इस बात में सन्देह है, अपने प्रबन्ध में विश्वास नहीं है और उनका यह विश्वास है कि उनका प्रबन्ध जनता को पसन्द नहीं आयेगा तो ईमानदारी के साथ उसे कबूल करना चाहिये और सारी सड़कें प्राइवेट आपरेटर्स को दे देनी चाहिये ताकि कोई सीधा रास्ता तो निकले जिससे जनता को उससे फायदा हो।

कुमायूं में आपकी वर्तमान अनिश्चित नीति होने के कारण वहां की जनता में विशेष असन्तोष है। वहां पर सैकड़ों बसेज जर्जरित अवस्था में रखी हुई हैं, लेकिन उनके मालिकान अपनी बसेज को इसलिये नहीं बदलते कि उन्हें यह डर रहता है कि उन सड़कों पर न जाने कब सरकारी बसेज आ जायं। उपाध्यक्ष महोदय, आपके द्वारा मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि जल्द से जल्द कोई ऐसा कदम उठाया जाय जिससे वहां की यह तकलीफ दूर हो। साथ ही मैं यह भी कहना यहां पर अनुचित नहीं समझता हूं कि जो विशेषाधिकार आर० टी० ओ० साहबान को दिये गये हैं उससे काफी धांधली पिछले चार वर्षों से इस प्रदेश में हो रही है। जिस तरह से परमिट इश्यू किया जाता है उससे काफी ऐसे लोग नाजायज फायदा उठाते हैं। अगर किसी साहब के पास ४ गाड़ियां हैं, तो पिछले दिनों उनको

पेट्रोल के कूपन मिल जाते थे वे अपने नाम परमिट इश्यू करा कर पेट्रोल के कूपन बाजार में बेचते थे यह आम शिकायत है । आज भी मैं समझता हूं कि जैसा प्रबन्ध आर० टी० ओ० साहबान का है उससे जनता को सन्तोष नहीं है । जिस तरह से वे चाहते हैं उस तरह से परमिट देते हैं। जो आदमी उनकी खुशामद करता है उसको तो परमिट मिल जाती है और जो खुशामद नहीं कर सकते हैं उनको परमिट नहीं मिलता है। मैं चाहूंगा कि सरकार पहाड़ी इलाकों की तरफ खासतौर से ध्यान दे और इस सम्बन्ध में भी अपनी एक निश्चित राय कायम करे जिससे कि वहां पर सुप्रबन्ध स्थापित किया जा सके।

साथ ही मैंने वहां पर यह भी देखा है कि काफी ऐसे लोगों को, जिनको कानून के मातहत व्यक्तिगत गाड़ियां नहीं मिल सकती हैं उनको भी व्यक्तिगत गाड़ियां मिली हुई हैं और जहां तक मेरा ख़याल है कि सिर्फ मेरे ही जिले में नहीं बल्कि सारे प्रान्त में ऐसे लोगों को गाड़ियां मिली हैं। नियम तो यह है कि अगर कोई उत्पादक फर्म हो, जिनका चीजों के उत्पादन से सम्बन्ध हो केवल उन्हीं को व्यक्तिगत गाड़ियां मिल सकती हैं। लेकिन मैं देखता हूं कि जिनकी सिफारिश पहुंच गयी, चाहे वे उत्पादक हों या न हों उनको व्यक्तिगत गाड़ी दे दी गयी है। मैं समझता हूं कि सरकार इस पर भी अवश्य विचार करेगी।

श्री विचित्र नारायण शर्मा—अध्यक्ष महोदय, मैंने अपना निवेदन करते समय माननीय सदस्यों का ध्यान इस ओर आकर्षित किया था कि जो बातें साफ हैं या जो कुछ मैं कहता हूं उनको ध्यान में रख कर ही अगर आलोचना की जाय तो ज्यादा अच्छा होगा। मुझे थोड़ा अफसोस हुआ कि उसका ध्यान बहुत से भाई नहीं रख सके। मैं उनका जिक्र करके भवन का समय नहीं लेना चाहूंगा, अगर वक्त बचा तो जरूर उनकी बाबत कुछ अर्ज करूंगा।

सब से पहले तो मैं श्री ज्वाला प्रसाद सिन्हा जी से निवेदन करना चाहता हूं और वह खासतौर से इसलिये कि मेरे विभाग की त्रुटियों पर वे बोले। यह तो बहुत छोटी चीज है लेकिन अगर यही दृष्टिकोण उन्होंने और चीजों के समझने का रखा तो उनसे या उनके दल से भगवान ही हमारी रक्षा कर सकेगा। उन्होंने वास्तव में कमाल कर दिया चीजों को समझने और पढ़ने में। उन्होंने फरमाया कि १,३०० के करीब बसेज हैं और उनमें से सिर्फ २४३ काम कर रही हैं। और अगर यही सुधार रहा तो कैसे कोई विभाग रह सकता है। उन्होंने सर्विस को बसेज समझ लिया। उन्होंने इतना भी विचार नहीं किया कि आखिर २४३ बसेज इस सारे प्रान्त में कैसे चल सकती हैं। ग़लती हो सकती है, लेकिन कम से कम भगवान ने जो बुद्धि दी है उससे काम लेना तो दोष नहीं है।

आगे चल कर उन्होंने कहा कि अगर यह बसेज सिर्फ ४ हजार ६ सौ साढ़े ६५ मील ही चल सकें तो कैसे मुनाफा हो सकता है । आप ख्याल कर सकते हैं कि ४ हजार ६ सौ ६५ मील चल करके अगर लाखों करोड़ों रुपये की आमदनी और खर्च काटकर अब दस लाख रुपये का फायदा कैसे हो सकता है उन्हें इसे समझना चाहिये। जिन सड़कों के ऊपर हमारी बसेज चलती हैं उनका फासला यह है। अगर दिल्ली से मेरठ पचास मील है तो अगर साल भर हमारी बसेज चलती रहें तो उनका फासला पचास ही मील रहेगा। न वह कम होगा न ज्यादा होगा। वह उनका टोटल फासला दिया हुआ है। इतनी जगहें हमारी रोडवेज सर्विसेज काम करती हैं २४३ वह तादाद है। यानी किन-किन जगहों पर हमारी बसेज चलती हैं उनकी तादाद है। तो मेरा निवेदन यह है कि वह अर्थ का अनर्थ न किया करें। अगर इसी प्रकार वेदों और शास्त्रों का अर्थ करते होंगे तो मैं आसानी से समझ सकता हूं कि हमारे दृष्टिकोण में और उनके दृष्टिकोण में क्यों फर्क है।

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

दूसरा आक्षेप हमारे उन भाइयों की ओर से है जिनके ऊपर इस समय लाल टोपी सुशोभित है। इस टोपी का एक खास असर यह होता है वह किसी भी वैज्ञानिक से पूछ लें, वह गरमी ज्यादा पैदा करती है। काले रंग में जहां गरमी का आकर्षण करने की शक्ति ज्यादा है वहां उसमें इतनी ज्यादा गरमी नहीं है जितनी लाल रंग के अन्दर है। जिनको पैरालिसिस (फ़ालिज) हो जाता है या कोई ऐसी बीमारी हो जाती है उनको रंगों द्वारा जो इलाज करते हैं वे लाल रंग के कपड़े उढ़ा कर धूप में बैठने का तरीका बतलाते हैं। मुझे इस वास्ते हैरत नहीं होती कि जिस भाई की सब से अधिक लाल टोपी है अगर उसकी बात सबसे ज्यादा गरम हो गयी हो। उन्होंने जो राष्ट्रीयकरण की बुनियाद है उसी पर आक्षेप किया। मैं इस बात को स्वीकार करता हूं कि राष्ट्रीयकरण में अधिक विषमता होना एक दुःख की बात है। मैं समझता हूं कि उसके फंडामेंटल प्रिंसिपिल (मौलिक सिद्धान्त) के खिलाफ भी है। लेकिन राष्ट्रीयकरण अगर हमें करना है तो आज जिस जगह पर हम हैं वहीं से शुरू करना पड़ेगा। जो परिस्थितियां और विषमतायें आज हैं उनकी उपेक्षा करके एक वैकुअम (शून्य) के अन्दर हम बिल्ड (निर्माण) नहीं कर सकते हैं। मेरा दुर्भाग्य है कि मुझसे पहले रोडवेज शुरू कर दी गयी थी।

अब उन सब चीजों की ओर जो सारी सामाजिक व्यवस्था है जिसमें हम खुद भी, आप और हम खुद भी, विक्टिम्स (पीड़ित) हैं, सारे सिद्धान्तों के रहते हुये भी हम उन सुनहरे सपनों पर चल नहीं पाते जिनकी दुहाई हम रात दिन देते हैं। उन सारी परिस्थितियों को हमको सामने रखना है। इतने पर भी मैं अर्ज करूंगा कि जिस वक्त मैं काठगोदाम में गया था तो वहां के वर्कर्स से मिला और मेरे एक साथी लाल टोपी वाले भाई थे, लेकिन सौभाग्य से उनकी टोपी का रंग हल्का था और हम रात को गये थे। तो हमने उनसे पूछा जो रोडवेज आपरेटर्स थे, काम करने वाले, उनसे पूछा कि क्या आप लोग चाहते हैं कि हम राष्ट्रीयकरण करें रोडवेज को चलायें, या अगर आपको कुछ इस प्रबन्ध से बहुत तकलीफ हो तो कुमायूं सरविसेज यूनियन को हम सुपुर्द कर दें; उन्होंने एक जबान के साथ कहा कि खुदा के लिये ऐसा न करें और मेरे वह भाई यकीन न करते हों तो अपने घर में इसकी शहादत ले लें। ऐसी हालत में गवाह तो चुस्त और मुद्दई सुस्त वाली बात है।

हमें जो परिस्थितियां हैं उन्हीं में सुधार करना होगा और मैंने बार-बार नवदन किया और फिर उस निवेदन को दोहराता हूं कि यहीं नहीं बाहर भी जो सुझाव आप हमको देना चाहें दें। २४ घंटे मेरे दरवाजे खुले रहते हैं, बारह बारह बजे रात तक आपरेटर्स आकर डेपुटेशंस और रिप्रजेंटेशन्स मुझको दिया करते हैं और मैं सुनता रहता हूं। अभी तक कम से कम उनकी बात सुनता रहा हूं। मैं जो निवेदन कर रहा था उसमें दुर्भाग्य से एक बात भूल गया और वह यह कि भविष्य में मैं क्या नीति रखता हूं। मैं स्वयं नीति निर्धारित करने के लिये आजाद नहीं हूं। जहां तक मेरी राय है और मैं समझता हूं कि मेरी राय काफी दूर तक असर रखेगी, मैं आज काम बढ़ाने की पक्ष में नहीं हूं। मैं इसे परफेक्ट (पूर्ण) बनाना चाहता हूं, एक माडेल बनाना चाहता हूं और दोषों को दूर करना चाहता हूं। अगर दोषों को दूर करलूं तो फिर यह शिकायतें जो आती हैं वह फिर न आयेंगी। कल को आप खुद कहेंगे कि रोडवेज हम चाहते हैं। रोडवेज की सर्विसेज बढ़ें। और बावजूद इसके कि इतनी शिकायतें सुनने को मिलती हैं मेरे पास तकाजे हैं की सर्विसेज खोल दीजिये और मैं नहीं खोल रहा हूं। मेरे पास डेपुटेशंस एक साहब भेज रहे हैं और दरख्वास्तें आ रही हैं कि रोडवेज की सर्विसेज उनके यहां चालू

हों और मैं अभी रोक रहा हूं। यह स्थिति है। मेरा आदेश यह है कि रोडवेज लोकप्रिय हो जाय। आप में से हर भाई यह कहे कि हम रोडवेज को चाहते हैं, रोडवेज जल्दी से जल्दी रिप्लेस करे और हम यह कहें कि हमारे पास साधन नहीं हैं और उसके लिये अशक्त हैं। तो यह मानकर के हम चलते हैं।

उसके बाद आपको यह ग़लतफहमी नहीं होनी चाहिये कि सारा वेतन हमारे बड़े-बड़े तनख्वाह लेने वाले ही खा जाते हैं। हमारे रोडवेज में जैसा मैंने आपसे निवेदन किया था कि साढ़े सात हजार के करीब कार्यकर्ता हैं, वहां पर सिर्फ ७० के करीब गजटेड आफिसर्स हैं। यह तादाद कुछ ज्यादा हो सकती है, लेकिन आपको मालूम होना चाहिये कि इसी तादाद से आज से डयौढ़ा दूना काम हम कर सकते हैं। और वह हम क्यों नहीं कर रहे हैं? हमारे डिपार्टमेंट की ओर से यह मांग आती है कि इस काम को बढ़ायें और वह कहते हैं कि जब हम प्राफिट पर रन कर रहे हैं तो आपको क्या एतराज है, इसको बढ़ाने में और मैं उनको रोकता हूं कि नहीं, अभी इसमें दोष है। हमें इनको आदर्श बनाना चाहिये ताकि हम माडेल दूसरों के सामने पेश कर सकें और इसलिये मैं उनको रोके हुए हूं। अगर यह आक्षेप हमारे ऊपर होता है तो इस आक्षेप को हम स्वीकार करेंगे। हमारे ओवरहेड एक्सपेंसेज (बहुत खर्चा) ज्यादा है और काम कम है। हमारी पालिसी यह है कि हम जानते हैं कि ऐडमिनिस्ट्रेटिव चार्जेज यही रखते हुए हम दूना काम कर सकते हैं और दूना काम करके हमारे लिये एक्सपेंसेज (व्यय) कम होंगे।

मुझे इत्तफाक हुआ दूसरी स्टेट्स की फीगर्स से कम्पेयर (तुलना) करने का। बाम्बे में हमारे से कम काम है। कम सर्विसेज हैं, कम उनके पास बसेज हैं। उनके पास करीब २४० के करीब आफिसर्स हैं। हमारे एक या दो परसेंट ओवरहेड चार्जेज आते हैं, जब कि पाँच परसेंट और उससे ज्यादा यानी हमारे दूने से भी ज्यादा वहां के चार्जेज हैं। फिर भी उनकी सेविंग्ज हमारे यहां से ज्यादा हैं और हमारी सेविंग्ज कम हैं। हमारे आपरेशन का खर्चा पर माइल कम है, पेट्रोल का कम है, दूसरी चीजों की कम है फिर भी सेविंग्ज उनकी ज्यादा हैं। उसका कारण यह है कि वहां ट्रैफिक ज्यादा है, जो हमारे यहां नहीं है यहां पर हाउस में कई जगह से यह मांग की गयी कि बसेज काफी नहीं चलाई जातीं। आपको मालूम होना चाहिये कि अभी आज भी हमारे पास कुछ बसेज स्पेयर (फालतू) हैं। खास-तौर से वह बसेज ऐसी हैं जो पहाड़ में बहुत प्राफिटेबिली (लाभपूर्वक) चल सकती हैं क्योंकि वहां छोटी रखनी पड़ती हैं, बड़ी नहीं रख सकते हैं। उस तरह की हमारे पास स्पेयर हैं।

उपाध्यक्ष—मैं मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि इस अनुदान का समय समाप्ति के निकट है।

श्री विचित्र नारायण शर्मा—मैं ज्यादा समय अब नहीं लूंगा और जिस समय आप हुक्म देंगे, बैठ जाऊंगा।

तो वह बसेज चल सकती हैं। लेकिन वास्तव में वह अनप्राफिटेबिल (अलाभकर) होती हैं, इसलिये उन्हें रोकना पड़ता है और इसलिये शिकायत होती है, जब हम बार-बार अपने टाइमटेबिल को बदल देते हैं। अब हमने यह आर्डर दे दिया है कि हर एक बस जब कहीं जाय और उसके बाद पैसेंजर बच जायं तो उसका रिकार्ड रखा जाय। इससे हमारे डिपार्टमेंट को यह पता लगेगा कि अगर सचमुच में पैसेंजर्स बच जाते हैं तो प्राफिटेबिली दूसरी सर्विस चल सकती है। समय हो गया। फिर मैं एक बार आश्वासन देता हूं कि अगर फिर कोई शिकायत आप की बचे

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

तो यह खादिम हमेशा मौजूद है, कभी भी आप तकलीफ कर सकते हैं, दरवाजा खुला है, आप अपना अमूल्य समय दे करके जो भी राय देंगे उस पर विचार करूंगा।

श्री मदन मोहन उपाध्याय—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मेरा ख्याल यह था और है कि सूरज की रोशनी जो बहुत तेज होती है और लाल होती है, उस लाल रोशनी का सफेद टोपियों में ऐसा असर पड़ता कि उनको जो दृष्टि दोष हो गया है वह दृष्टि दोष दूर हो जाता, लेकिन वह न हुआ, उन सफेद टोपी वालों को, जिन सफेद टोपी की परिभाषा, जब मैंने आक्सफोर्ड डिक्शनरी में देखी उसे मैं माननीय सदस्यों को सुनाना चाहता हूं—

"White cap is the name given to a self-constituted Committee of persons who generally commit outrageous acts under the guise of serving the community."

[उन व्यक्तियों की स्वयं-निर्मित समिति को सफेद टोपी का नाम दिया गया है जो प्रायः समाज-सेवा की आड़ में जघन्य कृत्य करते हैं।]

यह डैफिनीशन (परिभाषा) निकली सफेद टोपी की। मुझे दुःख है कि इतने दिनों तक महात्मा गांधी के साथ रहने के बाद हमारे माननीय मंत्री जी को जो जगह थी वह विनोबा भावे के साथ काम करने की थी। राष्ट्रीयकरण का सबक हमें सिखाना और यह कहना कि यह जो कुछ हो रहा है यह राष्ट्रीयकरण है, मैं जानना चाहूंगा कि क्या जनहित इसमें है? अगर माननीय मंत्री जी यह समझते हैं कि जनता इसे अच्छा समझती है तो मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि एक तरफ अगर आप रोडवेज की गाड़ियां चलाते हैं तो दूसरी तरफ प्राइवेट ओनर्स की भी गाड़ियां चलने दीजिये और फिर आप देखेंगे कि रोडवेज की गाड़ियों पर कोई नहीं बैठता है, लेकिन मैं ऐसा नहीं चाहता और मैंने पहले भी कहा था कि मैं चाहता हूं कि रोडवेज चले, यह नेशनेलाइजेशन का रास्ता है, लेकिन नेशनेलाइजेशन को बदनाम मत कीजिये। इससे राष्ट्रीयकरण बदनाम हो जायगा। लोग यह कहते हैं कि क्या राष्ट्रीयकरण वैसा ही हो रहा है जैसा कानपुर के बिजली घर में हुआ है। पहले जब कोई उसको चलाता था तो अच्छी तरह से चलाता था लेकिन अब जब गवर्नमेंट ने ले लिया है तो उसका सब काम खराब हो गया है और वह घाटे पर रन कर (चल) रहा है। इसी तरह से लोग हम से कहेंगे कि क्या यही राष्ट्रीयकरण है जो मोटरों में हो रहा है। इस लिये हम माननीय मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि इसे आप संभालिये और आप प्राविंशल लेविल पर एक कमेटी बनाइये जो हमारे ट्रांसपोर्ट कमिश्नर साहब को सलाह दे। इसी तरह से आप रीजन्स में कमेटीज बनाइये जो वहां के जेनरल मैनेजर्स को सलाह दें तब यह रोडवेज अच्छी तरह से चल सकती है। यह कहने से कि लाल टोपी या सुफेद टोपी, कम गहरी है या ज्यादा सफेद है कहने से काम नहीं चलेगा। वे जैसी कहें वैसी हम लाल टोपी करा दें। अगर वे टोपी न पहनते हों तो हमारी टोपी पहन लें और जिस रंग की वे चाहेंगे हम दिलवा देंगे ताकि जो दृष्टि दोष उन्हें हुआ है वह दूर हो जाय, उसकी कमी न रहे। मैं माननीय मंत्री जी की बड़ी इज्जत करता हूं और यह मैंने पहले भी कहा था, लेकिन मैं इस ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट की खामियों को जानता हूं, इसलिये कि मैं इसमें रह चुका हूं, इसके कहने में मुझे शर्म नहीं है। सरकारी बुलेटिन में मैंने यह पढ़ा कि जितने केसेज हैं उनको जल्दी निपटाने का पूरा प्रयत्न किया गया, लेकिन मैं यह बताना चाहता हूं कि दो-दो साल से अपीलें पड़ी हुई हैं, प्राइवेट आपरेटर्स की गाड़ियां खड़ी हैं, उनके टायर सड़ गये हैं, जंग लग गया है लेकिन ट्रांसपोर्ट अथारिटीज उनकी अपीलें सुनने के लिये

तैयार नहीं हैं। हाई कोर्ट में मुकदमा किया अब तो वह भी खत्म हुआ, उसके बाद एक हजार अपीलें आज पड़ी हुई हैं, कोई सुनने वाला नहीं है, और गाड़ियां खड़ी हैं। मुझे खुशी इस बात की है कि हमारी हुकूमत ने पोलिटिकल सफरर्स के नाम पर कुछ परमिट्स दिये हैं। यह बड़ी खुशी की बात है। लेकिन इसके साथ ही साथ यह भी है कि एक तरफ तो आपने उनको परमिट्स दिये और दूसरी तरफ उनकी गाड़ियां पड़ी सड़ रही हैं। जो प्रान्तीय ट्रिब्यूनल है वह फैसला करने के लिये तैयार नहीं है। मैं तो निवेदन करना चाहता हूं कि आप फैसला कर दीजिये चाहे वह अच्छा हो या बुरा हो। भले ही उनको अपनी गाड़ी में आग लगानी होगी अगर ऐसा होगा तो वह आग लगा देंगे, लेकिन कुछ फैसला तो हो जाय।

हमारे प्रान्त के अन्दर जो ऐडमिनिस्ट्रेटिव सेक्शन के डिप्टी ट्रांसपोर्ट कमिश्नर मिस्टर शाही हैं उनके कार्य के तरीके को कोई एफिशियेन्सी (कार्यक्षमता) कहता है और कोई इनएफीशियेन्सी (अदक्षता) कहता है, कोई उसको खूबी कहता है, लेकिन मैं तो खराबी ही कहता हूं। उनके जो आर० टी० ओज० उनके नीचे काम करते हैं वह अगर रात को दिन कह देते हैं तो वह भी कह देते हैं कि हां दिन है। लेकिन वह इस बात का खयाल नहीं करते हैं कि असलियत क्या है। वह आपरेटर्स के भाग्य का निर्णय करने के लिये हैं जो ठीक तरह से नहीं हो पाता है इसके अलावा उनका काम ही क्या है।

यह जो प्रांत का ट्रिब्यूनल है इसके मेम्बर्स कौन होते हैं। इसके प्रेसीडेंट ट्रांसपोर्ट कमिश्नर होते हैं और सेक्रेटरी डिप्टी ट्रांसपोर्ट कमिश्नर होते हैं। यह डिपार्टमेंट के लोग ही अपीलों का फैसला करते हैं। मैं चाहता हूं कि इसके बजाय आर० टी० ओज० में डिस्ट्रिक्ट जज चेयरमैन हों और प्रान्त में कमिश्नर के बजाय प्रेसीडेंट हाई कोर्ट के जज होने चाहिये। तब ही ठीक तरह से फैसला हो सकता है।

मैं यह भी कहूंगा और जैसा कि मैंने पहले भी कई बार कहा है कि मैं नेशनेलाइजेशन (राष्ट्रियकरण) के खिलाफ नहीं हूं। इसको मैं साफ कहता हूं। मैं तो रोडवेज को ठीक तरह से चलवाना चाहता हूं। मैं आपको विश्वास दिलाता हूं कि हम लोग आपका पूरा-पूरा साथ देंगे। लेकिन जो नेशनेलाइजेशन हो वह जनहित में होना चाहिये। मैं उस चीज की मुखालिफत करूंगा जिसे नेशनेलाइजेशन के नाम पर हमारे मुल्क में बदनाम किया जाता है; मैं माननीय मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं। यह विभाग ही ऐसा है जो भी मंत्री हो इस विभाग की बदनामी कायम ही रहती है। अब जो कुछ भी हो हम उनको इस बार इस चक्कर से बाहर निकाल देंगे। हम उनको रोडवेज और ट्रांसपोर्ट विभाग की खामियों को बतायेंगे और अगर हम कोई सुझाव देंगे तो आशा है कि वह उसको मानेंगे। आपने तो एक दफा आने के लिये कहा, हम तो आपके यहां रोज धरना देंगे और आपका साथ देंगे और उचित सलाह भी देंगे।

श्री देवदत्त मिश्र (जिला उन्नाव)—इस मद के लिये जितना समय था वह खत्म हो गया है।

श्री मदन मोहन उपाध्याय—अब खत्म ही कर रहा हूं। मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं और विश्वास दिलाता हूं कि हम उनका साथ देंगे।

उपाध्यक्ष—मैं जानना चाहता हूं कि क्या माननीय सदस्य अपना कटौती का प्रस्ताव वापस लेना चाहते हैं?

श्री मदन मोहन उपाध्याय---जी नहीं।

उपाध्यक्ष---प्रश्न यह है कि सम्पूर्ण अनुदान के अधीन एक रुपये की कमी कर दी जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

उपाध्यक्ष---प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ३०, वाहन विभाग (लेखा शीर्षक : ४७, विविध विभाग और ४४, उड्डयन) के अन्तर्गत ३,४३,५४,७०० रुपये की मांग स्वीकार की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

अनुदान संख्या ७—लेखा शीर्षक १२—मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय

परिवाहन मंत्री (श्री विचित्र नारायण शर्मा)---अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से, गवर्नर महोदय की सिफारिश से प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या ७ मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय, लेखा शीर्षक १२ के अन्तर्गत ५५,१६,००० रुपये की मांग स्वीकार की जाय।

इस विषय में मुझे कुछ ज्यादा निवेदन नहीं करना है। पहले से भी यह चली आरही है। इस मद में बहुत थोड़ा सा फर्क है। इस नई मांग के सिलसिले में जो छपा है उसमें जिक्र किया गया है। इसके अलावा अगर किसी माननीय सदस्य ने कुछ कहा तो उसके आधार पर मैं जवाब दे दूंगा।

उपाध्यक्ष---समय बहुत ही कम है। मैं यह सूचना दे देना चाहता हूं कि १० मिनट ही बाकी रह गये हैं। माननीय सदस्य संक्षेप में जो कहना चाहें कह सकते हैं।

(इस समय ४ बजकर ८ मिनट पर अध्यक्ष पुनः पीठासीन हुये।)

श्री मदन मोहन उपाध्याय (जिला अल्मोड़ा)---माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि सम्पूर्ण अनुदान के अन्तर्गत १ रुपये की कमी कर दी जाय। मैं समझता था कि माननीय मंत्री जी इस पर कुछ कहेंगे तो मैं भी उस पर कुछ कहूंगा क्योंकि पता नहीं है कि यह क्या बला है। लेकिन माननीय मंत्री जी ने कुछ कहा नहीं। अब आखिर में माननीय मंत्री जी जब कुछ कहेंगे उस पर ही मुझे कुछ कहने का मौका मिलेगा। इस लिये मैं आशा करता हूं कि वह कुछ कहेंगे तो मैं जवाब दूंगा।

श्री विचित्र नारायण शर्मा---मैं मदन मोहन जी को कष्ट देना नहीं चाहता।

श्री मदन मोहन उपाध्याय---माननीय अध्यक्ष महोदय, अब तो कष्ट थोड़ा देना ही पड़ेगा। मैंने सुना है और पहले भी सुना था कि अब कुछ टैक्सेज मोटर व्हिकिल्स पर बढ़ने वाले हैं। बजट के दूसरे वाल्यूम में मैंने पढ़ा, उसमें लिखा हुआ है कि जो ज्यादा आमदनी होने वाली है वह इस वजह से कि ज्यादा मोटरें रजिस्टर होंगी, लेकिन मैं समझता हूं कि टैक्सेज जो बढ़ाने की बात हो रही है उसी से वह आमदनी बढ़ेगी। मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि मोटरों पर काफी टैक्स पहले से ही लगे हुये हैं, अब ज्यादा टैक्सेज न बढ़ायें, यही मेरी उनसे प्रार्थना है। इसके अलावा मैं कुछ ज्यादा कहना नहीं चाहता।

अध्यक्ष---क्या माननीय सदस्य अपना कटौती का प्रस्ताव वापस लेना चाहते हैं?

श्री मदन मोहन उपाध्याय—हां, कभी तो ट्रेजरी बैन्चेज को तसकीं होगी। मैं अपने कटमोशन को वापस लेता हूं।

(सदन की अनुमति से कटौती का प्रस्ताव वापस लिया गया।)

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ७, मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय (लेखा शीर्षक १२, मोटर गाड़ियों के ऐक्टों के कारण व्यय) के अन्तर्गत ५५,१६,००० रुपये की मांग स्वीकार की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

अनुदान संख्या ४८—लेखा शीर्षक ८२—राजस्व लेखे के बाहर राज्य के दूसरे निर्माण कार्यों का पूंजी लेखा

परिवाहन मंत्री (श्री विचित्र नारायण शर्मा)—अध्यक्ष महोदय, मैं गवर्नर महोदय की सिफारिश से प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या ४८-कृषि इंजीनियरिंग, सरकारी बस सर्विस, सहायता और पुनर्वास की योजनाओं पर पूंजी की लागत (लेखा शीर्षक ८२-राजस्व लेखे के बाहर राज्य के दूसरे निर्माण कार्यों का पूंजी लेखा) के अन्तर्गत, १,४९,४२,३०० रुपये की मांग स्वीकार की जाय।

इस विषय में भी मैं बाद में ही अर्ज करूंगा।

श्री नारायण दत्त तिवारी (जिला नैनीताल)—आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से इस अनुदान पर १ रुपये की कटौती का प्रस्ताव पेश करता हूं। इस अनुदान के वैसे ४ हिस्से हैं सरकारी बस सरविस और पुनर्वास पर व्यय और एग्रिकल्चरल इंजीनियरिंग पर व्यय और गवर्नमेंट प्रेस, यह ४ बातें आती हैं। इन पर मैं थोड़ा सा निवेदन कर देना चाहता हूं। आज ही सुबह एक एजर्नमेंट मोशन (कार्य स्थगन प्रस्ताव) मैंने गन फैक्ट्री क्वार्टर्स के बारे में पेश किया था। इस अनुदान में हम यह देखते हैं कि जहां पर पुनर्वासन और पूंजी का व्यय है वहां चौथा आइटम है फौजी बैरिकों का तख्मीना १८ लाख रुपया। हमारे गृह मंत्री जी ने कहा था कि प्रान्तीय सरकार का कोई संबंध फौजी बैरिकों से नहीं हो सकता लेकिन यह बड़ा आश्चर्य है कि इसमें इस तख्मीना का जिक्र कैसे है एक ओर हम देख रहे हैं कि पुनर्वास के लिये रुपया मांगा जा रहा है, लेकिन आज सरकार हमारी प्रान्त की राजधानी लखनऊ शहर में पुनर्वास की क्या सुविधा दे रही है। शरणार्थियों को रहने के लिये नोटिस दिया गया है और हाई कोर्ट में उनको जाना पड़ा और वहां से इन्जंक्शन होने पर भी उन लोगों को वहां से निकाला जा रहा है। उनका जो पानी का इन्तजाम था उसके कनेक्शन काट दिये गये हैं, पाखाने का इन्तजाम बन्द कर दिया गया है। मैं सरकार से पूछना चाहता हूं कि क्या यह पानी और पाखाने का इन्तजाम भी भारत सरकार के हाथ में है और यहां की प्रान्तीय सरकार के हाथ में नहीं है। उन लोगों को इतनी अधिक मुसीबत हो रही है कि जो महसूस नहीं की जा रही है। मैं जोरदार शब्दों में, माननीय मंत्री जी, जो इससे संबंधित हैं, उनसे कहना चाहता हूं कि क्या पानी का इन्तजाम करने की और पाखाने का इन्तजाम करने की जिम्मेदारी भारत सरकार के ऊपर है? मैं इसकी ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं कि आइटम नम्बर ४ में फौजी बैरिकों को परिवर्तित किये जाने के लिये जो रुपया का जिक्र किया गया है उसके अन्तर्गत हमारी सरकार कैसे कहती है कि इस बारे में हम कोई इन्तजाम नहीं कर सकते हैं।

ऐग्रीकल्चरल फार्मों कृषिक क्षेत्रोंके लिये रुपया मांगा गया है कि वहां पर इरीगेशन चैनल्स बनायी जायगी, ग्रो मोर फूड (अधिक अन्न उपजाओ) के लिये नाली बनाई जायेगी। उसके विषय में २५६ में यह दिया हुआ है कि:—

[श्री नारायण दत्त तिवारी]

"In order to save the present *rabi* crops from destruction an expenditure of Rs.82,000 including the current year's provisions has been authorised by an advance of Rs.50,000 from the Contingency Fund pending its authorisation by the Legislature."

[वर्तमान रबी की फस्ल को नष्ट होने से बचाने के लिये विधान मंडल की स्वीकृति की प्रतीक्षा में आकस्मिकता निधि से ५०,००० रु० को अग्रिम धन के द्वारा ८२,००० रुपये का व्यय जिस में वर्तमान वर्ष का उपबन्ध भी शामिल है, प्राधिकृत कर दिया गया है]

यह बड़े आश्चर्य की बात है कि इस भवन को पता तक नहीं है कि यह ५० हजार रुपया कंटिन्जेन्सी फंड से लिया गया है। जब कि असाधारण अवस्था के लिये वह फंड होता है, उसमें से यह रुपया एडवान्स ही ले लिया गया है और लेजिस्लेचर को इसकी खबर भी नहीं हुई और उसकी प्रतिलिपि भी हमारे सामने नहीं रखी गई और यह भी आज तक स्पष्ट नहीं किया गया कि उस रबी की फसल में क्या बात थी और वह कैसे नष्ट हो गई थी। इसके तमाम कारणों पर कोई प्रकाश नहीं डाला गया है। सरकारी फार्मों का जो इन्तजाम है उसके बारे में मैं क्या कहूं। समय नहीं है अगर समय होता तो मैं आपके सामने रखता कि किस प्रकार का वहां पर इन्तजाम होता है। जो फार्म जिलों के अन्दर हैं उनकी हालत वहां के सब हमारे माननीय सदस्य जानते होंगे कि क्या हालत है और तीन चौथाई जगह पर गन्ना लगा हुआ है और कहा जाता है कि ग्रो मोर फूड के लिये इन्तजाम किया जा रहा है। तराई में जो फार्म है वहां पर तीन चौथाई हिस्से पर गन्ना लगा हुआ है और नाम ग्रो मोर फूड का लिया जाता है।

इसके बाद मैं आपके सामने सरकारी बस सर्विसेज की बाबत कुछ कहना चाहता हूं। इसके लिये एक एड हाक कमेटी (तदर्थ समिति) बनी थी, उसकी रिपोर्ट तैयार हुई थी और वह सरकार को दी गई थी। इसकी पिछले साल की रिपोर्ट में लगातार यही लिखा आ रहा है कि उसने जो सुझाव दिये थे उन पर सरकार विचार कर रही है। इस साल की रिपोर्ट में भी इसके ऊपर कोई विचार नहीं है कि रोड ट्रांस्पोर्ट कमेटी रिपोर्ट के बारे में सरकार ने क्या विचार किया और आगे के लिये क्या नीति अपनाने का फैसला किया। पृष्ठ ४ पर यह लिखा हुआ है कि ट्रांस्पोर्ट डिपार्टमेंट नेशनलाइज नहीं होना चाहिये अगर इसको कामयाब बनाना है। उसमें यह लिखा हुआ है कि

"The Committee have, therefore, definitely and unanimously come to the conclusion based not only on the advice received in the course of its investigations but also on the experience of individual members that departmental control on road transport organization of the province must be ruled out as impracticable at the very outset."

[अतः समिति निश्चित रूप से तथा सर्व सम्मति से इस परिणाम पर आई है, जो न केवल उस परामर्श पर जो अनुसंधान के मध्य इसको दिया गया था वरन् सदस्यों के व्यक्तिगत अनुभव पर भी आधारित है, कि प्रान्त में पथ परिवहन संघटन पर वैधानिक नियंत्रण को प्रारम्भ में ही अव्यवहार्य समझ कर परित्यक्त कर देना चाहिये।]

शुरू से ही इस संघटन में डिपार्टमेंट का कन्ट्रोल हटना चाहिये। इस रिपोर्ट में यह साफ लिखा हुआ है कि हमारा एक रोड ट्रांस्पोर्ट कारपोरेशन बनना चाहिये। तो यह सिफारिश दो डेढ़ साल से सरकार के पास पड़ी हुई है लेकिन इसको कार्यान्वित करने की बात नहीं सोची जा रही है। जब इसको एक्सपैन्ड (प्रसार) करने की बात आती है तो कहा जाता है कि रोडवेज को 'स्टैबलिश' करना चाहिये और इसको ठीक तरह से करना चाहिये अभी और एक्सपैन्ड नहीं करना चाहिये। ५ वर्ष का जो प्लान बनाया गया है उसके अन्दर दूसरी बात पाई जाती है।

जो स्टेट का प्लान (योजना) है उसके बारे में उसमें इस किताब के पेज १४ में यह दिया हुआ है कि :—

"A limited amount of expansion will, howver, be necessary in order that the fleet may economically and efficiently run, for which an additional capital of 120 lakhs will be needed in the first two years of the plan." The Controlling Authority should, therefore, be similar to the Board of Directors of a Company and should consist of 7 members."

[सीमित परिमाण में प्रसार आवश्यक होगा जिससे कि फ्लीट लाभकर तथा कार्यक्षम रूप से संचालित हो सके जिसके लिये योजना के प्रथम दो वर्षों में १२० लाख की अतिरिक्त पूंजी की आवश्यकता होगी अतः नियंत्रक प्राधिकारी कम्पनी की निदेशक मंडली के समान होने चाहिये और उसमें सात सदस्य हों।]

इस साल इस बजट में ६० हजार रुपया उसके लिये दिखाया गया है। कैपिटल एक्सपैन्डीचर के अन्दर नई रोडवेज को चलाने क तरफ इशारा है कि जिससे आर्थिक समस्या को सुलझाया जायगा। यह ५ वर्ष की प्लान (योजना) में आ चुका है। लेकिन आश्चर्य की बात है कि इस मामले में मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित नहीं कराया गया। यह स्टेट प्लानिंग जो आधार है इस शासन प्रणाली का और एक आधार भित्ति है उसको भी कार्यान्वित नहीं किया गया है। मैं पूछूंगा कि इस तरह से यह फिर कब तक संभव हो सकेगा। और भी सुझाव हैं, यहां तक कि रिपोर्ट में कहा गया है कि :–

"Unless some unexpected emergencies arise, it would be a reasonable proposition to take up the passenger routes completely within the next three years."

[जब तक कोई अप्रत्याशित आपात प्रादुर्भूत न हो यह युक्तियुक्त प्रस्थापना होगी कि आगामी तीन वर्षों के भीतर यात्री पथों को पूर्णतया ले लिया जाय।]

यानी आने वाले ३ साल में यह सब होना चाहिये। मैं समझता था कि जब माननीय मंत्री जी इस का जिक्र कर रहे थे तो वह उस रिपोर्ट के अनुसार ही कर रहे होंगे। उस समय वह स्टेट प्लानिंग के मुताल्लिक़ कुछ ध्यान दिलाते और बतलाते कि उस के मुताबिक़ भविष्य में क्या होने जा रहा है और क्या सरकार का इरादा है। यहां तक हालत है कि आजतक कानपुर वर्कशाप में एक बैटरी सेक्शन तक न खुल सका। जो बाडीज वहां बनाई जाती हैं वह दुगुने दामों पर बनाई जाती हैं जब कि और दूसरे प्राइवेट कारखानों में वह आधे दामों पर तैयार हो जाती है। यह हालत आपके यहां वर्कशाप की है। वहां पर दूसरी बात यह है कि किसी चीज के लिये कभी कोई टेंडर नहीं मांगे जाते हैं। आप समझ सकते हैं कि यह आरगेनाइजेशन (संघटन) में कितनी बड़ी खामी है। तो जैसा कि माननीय शर्मा जी ने कहा था राष्ट्रीयकरण केवल सरकारीकरण से नहीं हो सकता। अगर आप को कुछ करना है तो आप को इस कारपोरेशन में मजदूरों को भी लाभ में हिस्सा देना पड़ेगा और उनको अधिकार देने पड़ेंगे। इस सिलसिले में भी कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में कुछ जरूरी बातें कहीं हैं। रिपोर्ट में कहा गया है कि:–

"Actively encourage the man in the lowest category to rise to the highest category and even to render it possible for him to become the Transport Commissioner in due course."

[उद्योगपूर्वक निम्नतम श्रेणी के व्यक्ति को उच्चतम श्रेणी में उठने के लिये प्रोत्साहित करते हैं और उसके लिये यह भी संभव बनाते हैं कि वह समयानुकूल परिवहन आयुक्त बन जाय।]

[श्री नारायण दत्त तिवारी]

आप को इतना इनसेनटिव (प्रेरणा) देना होगा कि एक मामूली क्लर्क भी ट्रांस्पोर्ट कमिश्नर हो सके। इसी रिपोर्ट के पैराग्राफ ३९ में यह भी कहा गया है कि ट्रांस्पोर्ट में काम करने वाले कर्मचारियों को उनके वेतन का आठवाँ हिस्सा बोनस के रूप में मिलना चाहिये। इसी तरह से अगर आप पैराग्राफ ३५ में देखें तो आपको मालूम होगा कि उसमें कर्मचारियों को और खासतौर से निम्न कर्मचारियों तक को ग्रेचुटी (अनुग्रह-धन) देने की बात कही गई है कि जिन की ५ वर्ष की सर्विस हो चुकी है या नहीं हुई है उनको ग्रेचुटी दी जाय। लेकिन विभाग ने इस बारे में कोई राय जाहिर नहीं की है। छुट्टी के बारे में भी रिपोर्ट में कहा गया है और उस में लिखा है कि:—

"Leave with full pay should be granted on a sliding scale starting from a minimum of 15 days and increasing at the rate of one day per year upto a maximum of $1\frac{1}{2}$ months."

[पूर्ण वेतन के साथ छुट्टी ह्रासमान क्रम के अनुसार स्वीकृत की जानी चाहिये जो निम्नतम १५ दिवस से प्रारम्भ होकर प्रति वर्ष १ दिन की दर से बढ़ कर अधिकतम डेढ़ मास हो।]

इस छुट्टी के लिये सिफारिश कमेटी ने इसीलिये की है कि रोडवेज का जो संघटन है, जो व्यवस्था है और जिस में मजदूर ही उसकी रीढ़ है, जो उसको चलाते हैं और जनता की वास्तविक सेवा करते हैं उनको भी संतुष्ट रखा जा सके, उनको भी मौका मिले, उन की भी भावना हो कि यह रोडवेज की सर्विस जो हमारी है, यह बसेज हमारी हैं और ड्राइवर और क्लीनर तक समझें कि गाड़ी हमारी है। यही मंत्री जी के शब्द थे जब वह कांठगोदाम गये थे और उन्होंने कहे थे। यही वह तरीके हैं और वह सहूलियतें हैं जो अगर दी जायं तो कर्मचारियों में एक भावना पैदा हो सकती है। लेकिन मैं समझता हूं कि यह माननीय शर्मा जी जैसे कर्मनिष्ठ मंत्री और राठौर जी जैसे क़ाबिल अफ़सरों के जरिये ही अकेले नहीं हो सकता। समय बहुत कम था इसलिये मैं ज्यादा न कह सका।

श्री तेजा सिंह (जिला मेरठ)—अध्यक्ष महोदय, आपही के द्वारा मैं मंत्री जी का और सदन के सदस्यों का ध्यान जरा जो, लोग पंजाब से आये हुये हैं उनकी हालत की तरफ़ दिलाना चाहता हूं। मेरे भाई ने गनफ़ैक्टरी के शरणार्थियों की हालत का जिक्र किया है। वैसे तो सरकार ने काफी उन लोगों को आबाद करने के लिये यत्न किया है, लेकिन फिर भी आप सब लोग जानते हैं कि वह लोग जो बाहर से आये हुये हैं उन में से बहुत से जिनको आप शरणार्थी कहते हैं अपने देश को छोड़ कर खुशी से नहीं आये हैं, हालात ऐसे हुये कि उनको आना पड़ा और इसलिये उनका नाम आप के यहां आने पर शरणार्थी पड़ गया। तो आने वाले सब ग़रीब या अपाहिज नहीं हैं। आपने देखा होगा कि वे लोग मेहनत करके अपनी रोटी का गुज़ारा कर रहे हैं। आपने कभी इन लोगों को मांगते हुये न देखा होगा। उनमें बहुत से ग़रीब भी हैं और बहुत से सरमायेदार भी हैं। उनमें बहुत से ऐसे भी हैं जो यहां बहुत सी चीजें भी लाये हैं और बहुत सा व्यापार भी कर रहे हैं, बहुत से कारखाने खोले हैं और उन्होंने इस प्रान्त की इक्तसादी हालत में काफी इमदाद की है, इसको अच्छा बनाने के लिये काफी मदद की है लेकिन अभी तक सरकार उनको आबाद नहीं कर सकी है। बहुत से लोग हैं जो लकड़ी की दूकानों में काम करते हैं लेकिन ऐसे बहुत से लोग हैं जो अभी तक मकान नहीं पा सके हैं। कई जगह गवर्नमेंट के क्वार्टर्स बने हैं। गाजियाबाद की हालत मैं जानता हूं वहां २० हजार शरणार्थी हैं और १०० क्वार्टर हैं। एक-एक क्वार्टर में जिसमें कि सिर्फ ५ या ६ मेम्बर्स की फैमिली को रहना चाहिये दो-दो तीन-तीन फैमिली रखी हुई हैं। एक-एक कमरे में ग्याह-ग्यारह आदमी हैं जो सिर्फ १०—१२ फीट का होगा। मैं कोई गवर्नमेंट की आलोचना नहीं कर रहा हूं सिर्फ यह है कि आप के सामने उस हालत को रख रहा हूं जो कि हमें उनके बारे में कहना चाहये।

उनको कर्जा भी देने के लिये प्रावीजन (उपबंध) किया गया है। पिछले साल भी मोदी मिल के पास क्वार्टर्स बनाने के लिये १५ लाख रुपया दिया गया था। वह १५ लाख रुपया भी इसी ग्रांट में से काटा गया है। बावजूद इतना रुपया खर्च करने के अभी तक वह आबाद नहीं हुआ है। मोदी मिल के जो मुलाजिमान हैं वही उसमें रह रहे हैं। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि वह लोन देते वक्त यह भी देख लें कि वहां कोई आबाद होना पसंद भी करेगा या नहीं।

इसमें एक प्रावीजन यह भी किया गया है कि ४ हजार लकड़ी की दूकानें बनाई जायेंगी। वे भी कहीं ऐसी जगह पर न बनवा दी जायं जैसे कि मेरठ में बनवा दी गयी हैं। वहां दूकानें ऐसी जगह पर रख दी गयी हैं कि वहां कोई ग्राहक भूल कर भी नहीं आयेगा। जब वे गैर-आबाद रहीं तो टाउन हाल के सामने रख दी गईं। बहुत सी दूकानें ऐसी जगह हैं जहां न ग्राहक जाता है और न दूकानदार ही उनको लेना चाहता है। मंत्री महोदय अगर मेरठ जायं तो कांग्रेस आफिस के पास ही १२ दूकानें उनको मिलेंगी जो बेकार ही पड़ी हुई हैं। यह भी नहीं कहा जा सकता कि जो नुकसान हो रहा है उसका कौन जिम्मेदार होगा। मैं प्रार्थना करूंगा कि लोन देते वक्त इस बात का ध्यान रखा जाय कि दूकानें ऐसी जगह बनायी जायं जहां वे आबाद हो सकें। बस यही शब्द मुझे इस बारे में कहने थे।

श्री शिवमंगल सिंह कपूर (जिला बस्ती)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं शरणार्थी मंत्री का ध्यान बनारस के शरणार्थियों की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। ४ वर्ष के अन्दर हर शहर में या तो सरकार ने या म्युनिसिपैलिटी ने शरणार्थियों के लिये कोई न कोई प्रबंध अवश्य किया है लेकिन बनारस में शरणार्थियों के लिये कोई प्रबंध नहीं किया गया, न तो दूकानों का ही और न उनके बसने का ही। वहां पर ऐसे लोग भी मौजूद हैं जो अपने पैसे से मकान बनाना चाहते हैं, उन्होंने लैंड एक्वीजीशन (भूमि अर्जन) के लिये दरख्वास्त दी लेकिन सरकार की तरफ़ से बराबर उनकी दरख्वास्तें रद्द कर दी गईं। कारण कि जिन पूंजीपतियों की वह जमीन है उनकी पैरवी काफ़ी तरीके से होती है लेकिन शरणार्थी लोग मुकम्मल तरीके से पैरवी नहीं कर पाते हैं। मैंने भी इस मामले में दिलचस्पी ली क्योंकि मैं उस शरणार्थी कमेटी में था। बराबर मैं सरकार का ध्यान इस ओर दिलाता रहा लेकिन अफसोस है कि सरकार ने बनारस के शरणार्थियों की तरफ बिलकुल ही उदासीनता दिखाई है। मैं आपकी मार्फत सरकार से अपील करता हूं कि वास्तव में बनारस की हालत देखी जाय तो वहां की हालत यह है कि सड़क के चारों तरफ़ पटरियां बनी हुई हैं। उन पर शरणार्थियों की दूकानें बनी हुई हैं। काशी नगरी जो एक धार्मिक स्थान है, जहां पर लाखों यात्री तीर्थ करने के लिये ग्रहण के वक्त या ऐसे भी आते हैं उन्हें शरणार्थियों के सड़क पर बसे रहने की वजह से आने जाने में बड़ी असुविधा होती है। ऐसे उनको वहां से नहीं हटाया जा सकता है जब तक कि कोई खास प्रबंध न कर दिया जाय। मैंने सरकार का ध्यान कई दफा आकर्षित किया था कि बनारस में ऐसी बहुत सी जगहें पड़ी हुई हैं जहां कालोनी बसायी जा सकती है। अगर सरकार उस पर खासतौर से ध्यान दें और जिस तरह से लखनऊ में दूकानें और मकान बनवाये गये हैं वहां भी मकान और दूकानें बनवा कर इन शरणार्थियों की दूकानों को पटरियों पर से हटा दिया जाय तो शरणार्थियों के लिये बसने की जगह भी हो जायगी और शहर में आने जाने के लिये ठीक रूप से काफी रास्ता भी हो जायगा। मैं सरकार का ज्यादा ध्यान शरणार्थियों की ओर ही दिलाना चाहता हूं और मैं आशा करता हूं कि सरकार जल्द से जल्द उस तरफ ध्यान देकर और जमीन ले कर उनको बसाने का प्रबंध करेगी।

दूसरी तरफ़ इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट की ओर भी मैं आपकी मार्फत सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं। अगर वास्तव में देखा जाय तो बड़ी-बड़ी चीजें पछांह की तरफ ही होती हैं। पूर्वी इलाकों की तरफ सिंचाई का कोई भी प्रबंध नहीं हुआ है। मुझे अखबार पढ़ने से मालूम हुआ है कि एक ज्योतिषी ने बतलाया है कि पूर्वी इलाके में १२ वर्ष तक पानी नहीं होगा।

[श्री शिवमंगल सिंह कपूर]

आज भी पूर्वी इलाके को जनता अकाल और दुर्भिक्ष से तबाह है और कहीं अगर बारह वर्ष तक पानी नहीं हुआ तो वहां की जनता की बड़ी बुरी हालत हो जायगी। इसलिये सरकार को वहां के लिये काफी साधन का प्रबंध करना चाहिये। पूर्वी इलाके के लिये सब भाइयों का सहयोग होना चाहिये। जैसे हमारे प्रान्त के दूसरे इलाके हैं, वैसे ही पूर्वी इलाके हैं। सब भाई भाई ही हैं। मैं बस्ती जिले से चुन कर आया हूं। दूसरे जिले हैं अगर देखा जाय तो वास्तव में बस्ती में अकाल और दुर्भिक्ष बहुत है। मैं इस बात को मानता हूं कि सरकार वहां पर बहुत काम करती है। इसमें कोई दो रायें नहीं हो सकती हैं। लेकिन सरकार भी कहां तक सहायता कर सकती है। उसके लिये भी यह असम्भव बात है। इसलिये मैं सरकार से अपील करूंगा कि ज्यादा से ज्यादा इंजीनियरिंग के सामान, ट्यूबवेल्स, और कुवों द्वारा आबपाशी के काम की शुरुआत वहां कर दी जाय ताकि वहां पर उत्पादन बढ़े और वहां की जनता सुख शान्ति से रह सके। इन शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूं कि उन्होंने बजट में इसके लिये काफी रकम रखी है और वे पूर्वी इलाके की तरफ अवश्य ध्यान देंगे।

श्री रामनरेश शुक्ल (जिला प्रतापगढ़)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं राष्ट्रीयकरण का पक्षपाती हूं और राष्ट्रीयकरण को सरकारीकरण कहना, चाहे सदन के उस पक्ष के तिवारी जी कहें, चाहे सदन के इस पक्ष के शर्मा जी कहें, मखौल करना, अध्यक्ष महोदय, मैं उसको उचित नहीं समझता। चुने हुये आदमियों के हाथ में किसी चीज का आना सरकारीकरण नहीं बल्कि राष्ट्रीयकरण है। इस सिद्धांत को मानते हुये अब हमें देखना यह है कि राष्ट्रीयकरण में हम कहां तक सफल हुये हैं।

राष्ट्रीयकरण करने के लिये भी बड़ी एहतियात करने की जरूरत होती है। यदि राष्ट्रीयकरण उन जगहों पर, उन धंधों और उद्योगों का किया गया जिनके द्वारा केवल एक दो या केवल थोड़े से व्यक्ति समाज से पैसा ले कर उसे अपने पास रख कर अपना फायदा उठा कर समाज का अहित करते हैं वहां राष्ट्रीयकरण करना देश के लिये कल्याणकारी होता है। लेकिन जिस राष्ट्रीयकरण में हजारों ग़रीबों के धंधों को ले लिया जाता है वह राष्ट्रीयकरण, राष्ट्रीयकरण की परिभाषा का खून ही नहीं करता बल्कि देश का विरोध करने वाला होता है। अध्यक्ष महोदय, इस कसौटी पर कसने के लिये आज मैं अनुदान संख्या ४८(क) पर अपने विचार प्रगट करूंगा। देश में राष्ट्रीयकरण की आवश्यकता है। लेकिन वहां जहां पर कोई धंधा कुछ थोड़े से व्यक्तियों के हाथ में है, या कंपनियों के हाथ में है, या देहाती सड़कों पर या उन जगहों पर चलाने की आवश्यकता है जहां यातायात के साधन नहीं हैं। मैं बड़े आदर के साथ अपने विचारों को रखने का प्रयत्न करूंगा कि यह शहरों में जो राष्ट्रीयकरण बस सर्विसेज को लेकर किया गया है इससे हजारों इक्के वालों की गरदन कट गयी है। आज शहरों में बस सर्विस के चलने के बाद थोड़ी सी बचत पैसे की दफ्तर के बाबुओं या हम लोगों को हुई हो लेकिन इसका भंयकर परिणाम हो रहा है। हजारों और लाखों आदमी अपने घोड़ों के साथ बेकार हो गये हैं। इतना ही भयंकर परिणाम नहीं हुआ। आज इक्के वाले सब से भंयकर पाप करने के तैयार हो गये हैं वह यह है कि अपने तांगों और इक्कों को निकाल कर किराये के रिक्सों को लेकर घूम रहे हैं। आज यह तस्वीर प्रान्त के छोटे-छोटे शहरों में भी दिखाई देती है, जो आज से दस बारह साल पहले नहीं थी। लखनऊ, इलाहाबाद में ही नहीं, छोटे-छोटे जिलों में भी मुझे तो ऐसा प्रतीत होता है कि हर चौराहे पर मानवता सर झुकाये खड़ी है। आज हम थोड़े से पैसे कमाने के लिये उन्हें ऐसा आमानुषिक कार्य करने के लिये प्रोत्साहित कर रहे हैं।

मुझे कुछ और कोई विशेष बात नहीं कहनी है। हमें बड़ी प्रसन्नता है कि आज गांधीवाद के पारंगत पंडित इस विभाग के मंत्री हैं। उन सिद्धांतों को ऐसे मामलों पर भी पूर्ण रूप से प्रयोग होना चाहिये और उनपर विचार करके बाद में तो यह प्रार्थना करूंगा कि इस अनुदान

में जो ४८ (क) है उसमें जो मांग की गयी है वह सब की सब बेकार है । उसमें एक दो रुपये की कटौती करना मखौल करना है । तो मैं तो उनसे प्रार्थना करूंगा कि जितनी जल्दी हो सके उतनी जल्दी बस सर्विसेज को शहरों में बन्द कर दें और उन की जगह पर सहकारिता के आधार पर इक्के तांगे वालों को पैसा देकर फिर से लखनऊ और इलाहाबाद और तमाम शहरों में इक्के, तागें, गाड़ी और बग्घियों का एक समा बंधने दें। साथ ही साथ उन रिक्शा वालों को भी बुला कर के पैसा दे कर उनको इस तरह के धंधों में लगा कर देश का ही नहीं बल्कि मानवता की भलाई करें। मेरी तो यही प्रार्थना है ।

उद्योग मंत्री (श्री हुकुम सिंह)--माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे श्री नारायण दत्त जी के कटमोशन (कटौती प्रस्ताव) और उनके भाषण पर कतई ताज्जुब नहीं हुआ और इस सदन में किसी को भले ही हुआ हो। मैं तो समझता हूं कि हम अच्छे से अच्छा काम करेंगे लेकिन फिर भी वह उसकी आलोचना करेंगे महज आलोचना के दृष्टिकोण से।

इस अनुदान के अन्तर्गत "ग" भाग में रिफ्यूजीज के रिहैबिलिटेशन (पुनर्वासन) के लिये ३ हजार स्टाल बनाने का प्रबंध हमने किया, ४ हजार हाउसेज-कम- शाप्स बनाने का प्रबंध रखा और उसके लिये जमीनें हासिल करने के लिये इसमें इन्तजाम किया । यह किसलिये किया गया ? उन अपने पीड़ित भाइयों के पुनर्वास के वास्ते यह इन्तजाम किया गया । मैं तो समझता था कि हमारे मित्र इस बात को देख कर सरकार को बधाई देंगे। मुझे दें या न दें, लेकिन इस सरकार को बधाई देंगे कि यह सरकार अपने पीड़ित भाइयों के पुनर्वासन के लिये इतना उद्योग कर रही है । लेकिन नहीं, ऐसा करने के लिये वह कभी तैयार नहीं है । इससे सरकार की कुछ हानि नहीं होती। जो समझदार हैं वह जानते हैं कि इनकी आलोचना में कितना तत्त्व है, कितनी गम्भीरता है । लिहाजा आखिर में नुकसान हमारे उन मित्रों का होगा जिन्होंने यह रवैया अख्तियार किया है । आपने फरमाया कि लीजिये, अभी उस ऐजर्नमेंट मोशन के सिलसिले में माननीय पुलिस मंत्री ने कहा था कि इस सरकार से कोई इस मामले में वास्ता नहीं, लेकिन एक ऐसी अनुदान में रिहैबिलिटेशन का क्या प्राविजन (उपबंध) है ? लिहाजा आप इस नतीजे पर कूदे कि हां, इस सरकार का उस मामले में भी ताल्लुक है । माननीय पुलिस मंत्री ने कहा था कि डिफेंस मिनिस्ट्री ने उन रिफ्यूजी भाइयों को गन फैक्टरी खाली करने का नोटिस दिया । उन्होंने बिजली या पानी के काटने का काम किया। रिफ्यूजी भाइयों ने हाईकोर्ट में रिट (लेख) की दरख्वास्त दी। लिहाजा वह मामला सेंट्रल गवर्नमेंट और रिफ्यूजीज के दरमियान में है । लिहाजा उस कार्रवाई की आलोचना इस सदन में करना इस सदन के अख्तियार के बाहर है और इस सरकार के अख्तियार के बाहर है। मैं उसमें कोई मदद नहीं कर सकता । हां, मैं अपने मित्र को इतना बता देना चाहता हूं कि इस वक्त मैंने सारा इन्तजाम कर रखा है । मैंने ५१४ क्वार्टर्स आलमबाग़ में गत नवम्बर में बना रखे हैं उन रिफ्यूजी भाइयों के लिये। अगर वह चाहते हैं तो आज मैं उनको वहां प्रोटेक्शन दे सकता हूं, शाप्स और मकानात दे सकता हूं। मैं समझता हूं हमारे मित्र नारायण दत्त जी तिवारी भी उसमें मदद करेंगे और वह भाई जो इस तरह से परेशान हैं, अगर वह वाक़ई हैं जैसा कि नारायण दत्त जी कहते हैं, तो उनको समझायें बुझाएं और जो मकान ९ महीने से खाली पड़े हैं, जिनमें रोशनी का, पानी का, हर तरह का प्रबंध हमने कर रखा है और हर तरह की सहायता हम उनको दे सकते हैं वहां वह आ कर रहें। ऐसा न करके महज आलोचना कर देना, ऐजर्नमेंट मोशन दे देना, यहां खड़े हो कर व्याख्यान दे देना, इससे न उनका फायदा है, न सरकार का फायदा है, न तिवारी जी का फायदा है ।

लिहाजा मैं यही कहना चाहता हूं कि जहां तक इस अनुदान का ताल्लुक़ है, मुझे खुशी है कि उन्होंने इस अनुदान के खिलाफ एक लफ्ज कहा भी नहीं। लिहाजा मुझे आशा है कि जब यह अनुदान वोट पर रखी जायगी तो हमारे मित्र भी इसको वोट करेंगे और अपने कटमोशन को वापस लेंगे और उपाध्याय जी से सबक लेंगें कि उन्होंने आज उनको लीड (नेतृत्व) दी है।

[श्री हुकुम सिंह]

और हमारे मित्र तेजा सिंह जी ने गाजियाबाद के बारे में बतलाया और हमारे भाई श्री शिवमंगल सिंह जी ने बनारस के संबंध में बातें कहीं। मैं मानता हूं कि बहुत संभव है कि जितना प्रबंध होना चाहिये मकानों का उतना अभी न हो सकता हो। चार-चार लाख आदमियों का, पांच-पांच लाख आदमियों का इन्तजाम कर देना साधारण बात नहीं है लेकिन मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि इस सरकार ने जो किया है, किसी सरकार के इमकान में यह बात नहीं थी कि इतना प्रबंध कर सकती। इतने जमाने में इन परिस्थितियों का सामना करते हुये जो प्रबंध इस सरकार ने किया है, उसके बारे में मैं क्या कहूं, कोई कर नहीं सकता। हमने ग्रांट्स दिये, हमने लोन्स (कर्ज) दिये, हमने लड़कों की तालीम के लिये स्टायपेंड्स (छात्रवृत्ति) दिये, उनको हर तरह की सहायता दी, मकानात बनवाये। मैं मेरठ के बारे में बताता हूं।

एक सदस्य---बनारस में क्या हुआ है ?

श्री हुकुम सिंह---बनारस के बारे में भी बताऊंगा। वहां भी हमने मकान बनवाये हैं। मेरठ में हमने सन् १९४८-५० में ५२० शाप्स कम रेजिडेंस बनवाये, सन् १९५०-५१ में एक रूम वाले सौ, दो रूम वाले २४, और सन् १९५१-५२ में एक रूपम वाले दो सौ और दो रूम वाले ४० बनवाये, और इस वक्त सन् १९५२-५३ में हम ५० बनवायेंगे सिंगल रूम वाले ३० और बनवायेंगे डबल रूम वाले। इस तरह से कुल ९५० मकान हो जायेंगे। इसके अलावा हमने स्टाल बनवाये ५१२ और लोकल बाडीज (स्थानीय निकाय) ने बनवाये ९२। इस तरह से हमने मेरठ में इंतजाम किया है। मेरठ एक ऐसा जिला है जहां पर शरणार्थियों की तादाद ज्यादा है। मुमकिन है कि यह काफी न हो लेकिन अगर देखा जाय तो किसी तरह से कोई कोताही नहीं हुई है। हर साल हम प्रबंध करते जा रहे हैं।

बनारस के मुताल्लिक हमारे भाई श्री शिवमंगल सिंह जी ने कहा कि वहां कुछ भी नहीं बना। मैं कैसे कहूं कि यह बात सत्य से परे है। मेरे पास जो फिगर्स हैं उनको मैं पढ़ता हूं और मैं समझता हूं कि वे सही फिगर्स हैं। बनारस में हमने सन् १९४८-५० में शाप्स कम रेजिडेंस सौ बनवाये। फिर सन् १९५२ में हम ५० एक रूम वाले और २५ दो रूम वाले बनवाने जा रहे हैं, और १५२ स्टाल्स सन् १९४८-५० में बनवाये। हां, यह मैंने पहले कहा था कि मुमकिन है कि इतनी तादाद काफी न हो लेकिन यह कहना कि शरणार्थियों के लिये वहां कुछ हुआ नहीं, मैं इससे सहमत नहीं हूं। इसलिये मैं बहुत ही नम्र निवेदन करूंगा कि हम भरसक प्रयत्न कर रहे हैं और करेंगे और मुझे यकीन कामिल है कि सब का पूरा पूरा इन्तजाम करके ही यह सरकार रहेगी। अगर यह कहा जाय कि छू मंतर कर दीजिये और सब हो जायगा, तो छूमंतर से काम होता नहीं। इसमें काफी प्रबन्ध की जरूरत है। जहां तक रुपये का ताल्लुक है, किसी तरह से कोई कोताही नहीं की जा सकती। इन शब्दों के साथ मैं यह अर्ज करूंगा कि यह अनुदान आवश्यक भी है और अगर हमारे मित्र तिवारी जी को हमदर्दी शरणार्थी भाइयों से है तो वे अपने कट मोशन को जरूर वापस लेंगे और मुझे यकीन कामिल है कि वे जरूर वापस लेंगे।

श्री उमाशंकर (जिला आजमगढ़)---अध्यक्ष महोदय, आप की आज्ञा से.....

अध्यक्ष---मैं चाहता हूं कि आप पांच मिनट लें तो उचित होगा, समय जरा कम है।

श्री उमाशंकर---बस सर्विस का एक टुकड़ा इस अनुदान में भी है इसलिये मैं उसी पर कुछ कहना चाहता हूं। बस सर्विस का जब नाम आ जाता है तो लोगों में यह चर्चा होती है कि इसका समाजीकरण हुआ है। कई साथी हमारे भी यह कहते हैं कि बस का तो समाजीकरण कांग्रेस सरकार ने कर दिया है। जब मैं यह देखता हूं कि माननीय सम्पूर्णानन्द जी और माननीय शर्मा जी भी इसी को समाजीकरण कहते हैं तो मैं बड़ा परेशान होता हूं कि क्या यही समाजीकरण है जहां पांच-पांच सौ आदमी सस्पेंड किये जाते हैं, जहां कोई टाइम नहीं

है कि कब बस जायगी, जहां यात्रियों को पानी पीने का कोई इन्तजाम नहीं है, जहां किराये का कोई पता नहीं है, आप पहले के और आज के किराये में देखिये कि क्या अन्तर पड़ गया है। तब आपको समाजीकरण का पता मालूम होगा कि क्या है। अब फिर भी सुनते हैं कि किराये बढ़ाये जायंगे। मैं सुनकर आश्चर्य में पड़ गया जब माननीय मंत्री जी ने बतलाया कि इस विभाग को १८ लाख रुपये का मुनाफा हुआ है। बजट को अगर आप देखें तो पता चलेगा कि इसमें केवल २६,००० रुपये के मुनाफे का अनुमान किया गया है। यह डाक्टर गौबिल्स को मात करने वाला प्रचार है, इन पैम्फलेट्स को देखकर मुझे उनकी याद आ जाती है। इससे मुझे परेशानी होती है। एक तरफ तो साढ़े तीन करोड़ रुपया पहले ही बसेज की खरीद में, जमीन में और उनके रख रखाव में खर्च किया गया। इसके अलावा जो बस पब्लिक से खरीदी गई हैं वह भी तो अपनी ही बसेज हैं, अपने देश का पैसा खर्च हो गया है, वह बेकार पड़ी हुई हैं और उनकी जिन्दगी बर्बाद की जा रही है। यह दो काम हमने किये हैं। एक तो पब्लिक बसेज बरबाद हो रही हैं, और दूसरा साढ़े तीन करोड़ रुपया लेकर अमरीका से बस मंगाई हैं यानी अमेरिका के मजदूरों को काम दिया गया है और सेन्ट्रल वर्कशाप जो कानपुर में है उसके नाम पर एक जर्मन एक्सपर्ट बुलाया गया है। इसके लिये कितना रुपया मंजूर है। इसका पता इस बजट से नहीं चल सकता आपका बजट तो हिटलरी बजट है, जो आनन-फानन में आया और चट पास करवा कर लेकर चलते बने। सदस्यों को तो पूरा पढ़ने तक का मौका नहीं मिला है। इन तीन पोथियों को पढ़ने के लिये और बहस करने के लिये कम से कम तीन महीने चाहिये थे। लेकिन आप बीस दिनों में पास कराना चाहते हैं और चाहते हैं कि हम इस पर बहस करें। मैं समझ नहीं पाता इस पर कैसे बहस हो सकती है। इधर-उधर देखकर ही कुछ बातें हम लोग करके संतोष कर लेते हैं।

आप कानपुर के वर्कशाप को देखें उसमें एक जर्मन एक्सपर्ट आया है। कहा यह जाता है कि वहां बैटरी बनाई जायंगी, बसें जो चल रही हैं उनकी मरम्मत होगी लेकिन बैटरी बाहर से आती है। मैंने जो बसों की कीमत बतलाई वह तो चैसिस और एंजिन की ही कीमत है। उसकी बाडी के लिये कहा जाता है कि यहां पर वर्कशाप में ही बनेंगी। लेकिन अगर आप पता लगायेंगे तो मालूम होगा कि वह भी बाहर से बन कर आती हैं। जी० एम० सी कम्पनी की इतनी ही बाडियां यहां आई हैं। आप देखेंगे कि इनके खरीदने में इंतिहा देश का पैसा खर्च हो रहा है। तीन चार हजार का गबन है और इसमें कितने ही लोग मुअत्तिल हैं।

लाल बत्ती देख कर मेरी तबीयत घबड़ा रही है। मैं कह रहा हूं कि समाजीकरण को बदनाम करने के लिये आपने यह एक नमूना खड़ा किया है। इसलिये हम कहते हैं कि इससे अच्छी तो पब्लिक की गाड़ियां थीं। मुझे एक कहानी याद आ गई कि एक मुसलमानों का गांव था। वहां पर जो आदमी मर जाता था तो उस गांव का एक आदमी था जो कब्र खोदकर मुर्दे का कफन ले लेता था। गांव के लोग मनाया करते थे कि यह कब मरेगा कि इससे छुटकारा मिले। एक दिन वह मर गया। गांव में खुशी मनाई गई। कुछ दिन बाद एक आदमी मरा तो उसका लड़का मुर्दे को खोदकर ले आया और उसका कफन वगैरह लेकर जिसका मुर्दा था उसके दरवाजे पर डाल दिया। इस पर गांव वाले कहने लगे कि इससे तो इसका बाप ही अच्छा था। इसी माने में हम कहते हैं कि रोडवेज के समाजीकरण से तो अच्छा प्राइवेट लोगों का इंतजाम था। आप आज वोट लें कि आपकी जो १५ वर्षीय योजना है उसमें साढ़े तीन करोड़ रुपया और मिला कर आपकी योजना जल्दी पूरी करा दी जाय या मोटर गाड़ी पर बैठकर लखनऊ और कप्तानगंज से आजमगढ़ जाना पसन्द करोगे। तो हर किसान मजदूर देश भक्त नागरिक यही कहेगा कि पानी का इंतजाम होना चाहिये, हम पैदल चलेंगे, ऊंटगाड़ी और बैलगाड़ी से चलेंगे मगर सिंचाई का प्रबंध हो जाय यह जबरदस्ती समाजीकरण किया जा रहा है। समाजीकरण में कहीं हड़ताल होती है। जिस तरह

[श्री उमाशंकर]

से एक रुपये का यह कटमोशन आया है इससे कुछ सरकार का बिगड़ने वाला नहीं है । लेकिन यह १ रुपये का कटमोशन पास हो जाय तो यह अविश्वास का प्रस्ताव हो जायगा और आपको मिनिस्ट्री छोड़ देना होगा और इस हाउस को सुपुर्द कर देना होगा और माननीय सदस्यों से कहना होगा कि दूसरी गवर्नमेंट बना लीजिये । इसी तरह से समाजीकरण में हड़ताल होना, इतनी भारी तादाद में वर्कर्स को सस्पेंड करना यह मानी रखता है कि उनका आप पर अविश्वास है, यह समाजीकरण नहीं है, आप इसे झूठे समाजीकरण कहते हैं, समाजीकरण को बदनाम करते हैं ।

अध्यक्ष--तिवारी जी आप उत्तर दे दें, मंत्री जी तो बाद में उत्तर देंगे ।

श्री नारायण दत्त तिवारी--उनको मौका मिलेगा, उसके बाद मुझे भी कुछ कहने का मौका मिलेगा ।

अध्यक्ष--मंत्री जी को तो आखिर में ही मौका मिलता रहा है ।

श्री विचित्र नारायण शर्मा--आदरणीय अध्यक्ष महोदय, माननीय उद्योग मंत्री जी ने बड़े सुन्दर शब्दों में बधाई की इच्छा हमसे प्रकट की । अगर केवल वह बधाई के इच्छुक हैं तो मैं उनको बधाई देता हूं और १०० बार बधाई देता हूं लेकिन उन्हें मेरी बधाई की आवश्यकता नहीं है । उनको उन शरणार्थियों को बधाई की आवश्यकता है जिनको तकलीफ हो रही है । जब मैं माननीय मंत्री जी का भाषण सुन रहा था तो मुझे इस कहावत की याद आई कहो हापुड़ की और सुनी पापड़ की ।

मैंने कहा कि उनको पानी नहीं मिल रहा है, पाखानों की सफाई नहीं हो रही है । इसके लिये तो आप भी आर्डर कर सकते हैं । कहा गया कि आलम बाग के क्वार्टस हैं उसमें वे जा सकते हैं, वहां जाने में कितने दिन लगेंगे । इसीलिये हाईकोर्ट ने इंजंक्शन आर्डर (स्थगन आदेश) दिया था क्योंकि वहां जाने में दिन लगेंगे या जाना उचित नहीं । इस बीच में जो उनको पानी की तकलीफ हो रही है, पाखानों की सफाई नहीं हो रही है, महामारी के फैलने का डर है तो ऐसी हालत में वह कहां जायं । माननीय मंत्री जी ने ४००० मकानों का जिक्र किया । मैंने भी बजट में उसके बारे में पढ़ा था लेकिन उसके बारे में कहने की आवश्यकता नहीं थी । मेरा प्रश्न दूसरा था और उत्तर दूसरी बात का दिया गया शरणार्थियों के पुनर्वास के संबंध में ट्रेजरी बैंचेज के दो माननीय सदस्यों ने भी मिसालें दीं उससे उनको मालूम हो गया होगा कि खुद उनके सदस्यों के अन्दर जो ट्रेजरी बैंचेज के हैं उनकी भावना शरणार्थियों के पुनर्वास के संबंध में क्या है । आप शरणार्थियों के पास जायं और उनसे बधाई लें तो हमें बड़ा संतोष होगा । उन्हीं से बधाई लीजिये जिनके लिये वास्तव में आपको कार्य करना है हमारी बधाई तो जहां कहिये जहां मांगिये सदन में या बाहर हर जगह मिल सकती है । यातायात मंत्री ने भी जो बातें मैंने कहीं उन पर कोई प्रकाश नहीं डाला, और कृषि मंत्री ने भी कृषि फार्म्स पर कुछ नहीं कहा । इसलिये मैं कुछ ज्यादा कहना ठीक नहीं समझता । मैं प्रार्थना करूंगा कि अगर वह कुछ कहें तो उसका उत्तर देने का मौका मुझे मिलना चाहिये ।

श्री विचित्र नारायण शर्मा--अध्यक्ष महोदय, राष्ट्रीयकरण का जो एक शब्द मैंने इस्तेमाल किया यदि मैं जानता उससे इतनी ज्यादा गलतफहमी यहां हो जायगी तो मैं इस शब्द का प्रयोग यहां न करता । मैंने इस शब्द का प्रयोग इस वजह से किया था कि जो काम सरकार की तरफ से किया जाता है उसके लिये यह समझा जाय कि यह राष्ट्रीय प्रयत्न है । वह अगर असफल होगा तो उसके पीछे जो भावना है वह भी असफल होगी । सिर्फ इस दर्जे तक इस काम को राष्ट्रीयकरण कहने के लिये कि उसमें यह सिद्धांत छिपा हुआ है सिर्फ यही निवेदन किया था । उसमें यह सिद्धांत आ जाता है जो राष्ट्रीयकरण का हो सकता है । एक भाई ने यह कहा कि तनख्वाहों के अन्दर विषमता है । मैंने यह स्वीकार किया कि

यह राष्ट्रीकरण के सिद्धांत के खिलाफ जाता है। किसी भाई ने गांधीवाद का नाम भी लिया। मैं गांधीवादी हूं लेकिन गांधीवादी होने से जो गांधीवादी नहीं है उससे क्या बोलता नहीं हूं, क्या रेल पर नहीं चढ़ता हूं, क्या बस पर नहीं चढ़ता हूं। मैं यह समझता हूं कि इस राष्ट्रीयकरण की मांग से इसको मिला दिया गया है जो सचमुच में एक साधारण सा प्रश्न था। सरकार यह दावा नहीं करती है कि जितनी सड़कें हैं उन सब पर रोडवेज की बसेज चलेंगी। ऐसा दावा भी हम नहीं करते हैं। जब तक इसको परफैक्ट न कर लें, इसके अन्दर जो दोष हैं उनको न निकाल लें तब तक हमारा विचार इसको बढ़ाने का नहीं है। यह भी नहीं कहते हैं कि कोई बैलगाड़ी पर न चढ़े या और कोई अच्छी गाड़ी मिले तो वह उस पर न चढ़े। वास्तव में यह कंफलिक्ट (विरोध) अभी है ही नहीं और न अभी नेशनलाइज करने का सवाल ही हमारे सामने है। हम तो एक स्टैन्डर्ड (स्तर) को फुलफिल (पूरा) करना चाहते हैं। आपके सामने अगर यह आदर्श है तो मैं यह समझता हूं कि यह बुरा नहीं है। बाकी यह सवाल कि यह चले या न चले यह प्रश्न किसी तरफ से भी उठाया नहीं गया है और न विरोधी दल के भाइयों ने ही यह कहा कि रोडवेज जिस स्टेज में आज चल रहा है उसको खत्म कर दिया जाय। ऐसी हालत में अगर उसको चलाना है तो उसके पीछे यह रास्ता था और उसमें यह सिद्धांत छिपा हुआ है और उसमें इसका जिक्र आ सकता है। बाकी और जो दोष हैं उनको किसी तरह से दूर करना है और उनको बतलाया जायगा तो मैं कम से कम जान-बूझकर उनसे इन्कार नहीं करूंगा, इतना मुझे अपने ऊपर यकीन है। बोर्ड के जमाने का जिक्र किया गया। उसका अनुभव है और इस जरूरत को समझकर हमने अपने यहां एक बोर्ड बना रखा है जिसके अन्दर चीफ सेक्रेटरी, हमारे डिपार्टमेंट के सेक्रेटरी ट्रांस्पोर्ट कमिश्नर काम करते हैं। बहुत सारे डिसीजन (निर्णय) यह एक साथ बैठ कर ले लेते हैं। जो कोई जल्दी का फैसला करना होता है इसके लिये यह बोर्ड अपना डिसीजन जल्दी दे देता है और काम चलने लगता है। मतलब यही है कि काम रुकना नहीं चाहिये। इस वास्ते इस चीज को रोकने कोशिश की गई। मैंने ग्रांट ३० के सिलसिले में यह निवेदन किया था कि हम एक कारपोरेशन किसी शक्ल में बनाना चाहते हैं कि जो विभाग की असुविधायें हैं उनका हमको सामाना न करना पड़े। इस तरफ हमारा माइंड है और पूरा ध्यान है। अभी तक दूसरे कामों में लगे रहने के कारण उस तरफ ज्यादा समय नहीं दिया जा सका इस बात की मुझे शर्म है। अब इसके बाद, अगर वास्तव में उन चीजों को कहकर वह आनन्द लेना चाहें तो मैं उनको इससे वंचित नहीं करना चाहता हूं। गाली खाने में मुझे भी आनन्द आता है और अगर कोई देने वाला गाली देकर आनन्द लेना चाहता है तो मैं उसको इससे वंचित नहीं करूंगा। लेकिन यह बात जरूर है कि इसके लिये वक्त बहुत बाहर है। इस हाउस में इन बातों में टैक्सपेयर का रुपया जो बहुत कास्टली है उसको बरबाद नहीं करना चाहिये। इसकी एक एक मिनट की कीमत हमारे लिये बहुत ज्यादा है और यही समझकर हमको सदन के समय का उपयोग करना चाहिये।

एक दूसरे भाई थे उन्होंने सिटी बस सर्विस के बारे में कहा। मैं उन से निवेदन करना चाहता हूं कि मैंने खुद अपने व्याख्यान में कहा था कि मैं सिटी बस सर्विस के एक्स-पैन्शन (प्रसार) के ज्यादा फेवर (पक्ष) में नहीं हूं। हरिद्वार के लोगों की तरफ से और जो वहां का प्रतिनिधि लोकल बाडी (स्थानीय निकाय) म्यूनिस्पल बोर्ड है उसकी तरफ से मेरे पास तकाजे आ रहे हैं कि वहां बस सर्विस खोल दी जाय लेकिन मैं रेजिस्ट (प्रतिरोध) कर रहा हूं और मैं साफ कह देना चाहता हूं कि मैं वहां बस सर्विस चलाने के पक्ष में नहीं हूं। इससे ही आप मेरा रुख समझ सकते हैं लेकिन साथ ही यह कहना कि इस से लाभ नहीं है यह गलत है। जहां बस नहीं चलती हैं वहां प्राइवेट आपरेटर्स को भी हम मना नहीं कर सकते हैं। क्योंकि ऐसा करना अब हमारे कंट्रोल से बाहर हो गया है जब से आप को मालूम होगा कि इस बारे में हाईकोर्ट का जजमेंट हुआ है कि गवर्नमेंट को उनके फंकशनिंग (कार्य) में इंटर-फीयर (हस्तक्षेप) नहीं करना चाहिये। मैं हर तरह के सेन्टीमेंट्स (भावना) की रेसपेक्ट (आदर) करने की कोशिश करता हूं। सिटी के अन्दर लोग आते जाते हैं और अक्सर तीन

[श्री विचित्र नारायण शर्मा]

चार और पांच रुपया तक एक-एक तांगेवाला मांगता है जो एक शहरों के लिये प्राहिबिटिव (प्रतिवेधक) हो जाता है। देहरादून में शरणार्थियों के बच्चे सात-सात मील से पढ़ने शहर में आते हैं अगर उनके लिये बस न हो तो उन को कितनी तकलीफ हो इसका अन्दाजा आप कर सकते हैं। हमारी रोडवेज में तीन-चार रुपया माहवार में एक बाक्स रिजर्व कराने पर वह आसानी से आते जाते हैं। मुझसे उम्मीद की जाती है कि मैं और जगह भी ऐसा करूं लेकिन जहां फासले ज्यादा हैं वहां पर हम जरूर इसका प्रबंध करते हैं। यह कि इस विभाग का काम सरासर खराब ही है ऐसा नहीं सोचना चाहिये और जैसा कि मैंने बार बार कहा और उसी को मैं फिर दोहराता हूं कि जो गलतियां हैं और जिनसे सचमुच जनता के अहित होता है उनको हम दूर करने के कोशिश करेंगे। मैं बस सर्विसेज को ज्यादा बढ़ाने के फेवर में नहीं हूं लेकिन जहां तांगे वाले प्राहिबिटिव दाम मांगते हैं वहां पर बस सर्विसेज का चलाना आवश्यक है। जहां पर घोड़े का खर्च बहुत ज्यादा पड़ता है या घोड़े का काम इन्सान ने ले लिया है और जहां पर रिक्शापुलर बन कर आदमी को आदमी खींचता है और उन पर सवारी करने में जरा सा भी संकोच आज नहीं किया जाता है। घोड़े इन्सान के द्वारा एलिमिनेट कर दिये जाते हैं। यह एक बड़ी ही दर्दनाक चीज है कि इन्सान हैवान का काम करे और फिर भी उस को पूरा पेट खाना न मिले। मेरे सामने यही आसपेक्ट (पहलू) नहीं रहता बल्कि इससे भी करुणाजनक दृश्य मेरे सामने रहता है। आज आमूल रिवोलूशन (क्रान्ति) हम नहीं कर सकते। जिस तरफ भी हम जायेंगे चाहे आज हम जिस हालत में भी हों उस में हमें उसी तरफ चलना पड़ेगा तभी हम उत्तरोत्तर उन्नति कर सकते हैं। इमपेशेंट (अधीर) होकर तो हम बिगाड़ ही सकते हैं, सुधार नहीं सकते।

मेरे एक दोस्त ने कुछ पीने के पानी की भी एक दो जगह की शिकायत की। अगर नाम दे दिये जायं कि जहां बदकिस्मती से पानी का प्रबंध होने से रह गया हो तो अच्छा होगा। मैं जहां पर भी जिन स्टेशन्स पर गया मैंने खास तौर से जाकर पानी का इंतजाम हर जगह देखा। हां, रानीखेत में शायद प्यास का तकाजा नहीं हुआ और इसीलिये वहां दिमाग से बात निकल गई।

मैंने स्क्रुटनी (सूक्ष्म परीक्षा) की और पानी पिलाने के लिये कहा और देखा कि किस बर्तन से पानी पिलाया जाता है, कहां पानी रखा जाता है। एक दो जगह मुझे सस्पीशन (सन्देह) भी हुआ कि यहां प्रबंध नहीं है, कहीं ऐसा न हो कि पानी पिलाने वालों से पैसा ले लेते हैं और कागज पर वह सब प्रबंध हो और वास्तव में न हो। फिर भी आप लोग इसमें हमारा कोआपरेशन कर सकते हैं। हमारे यहां कंप्लेन्ट बुक हर एक स्टेशन पर रहती है, हर एक बस में रहती है। यह मैं आपको यकीन दिलाता हूं कि कंप्लेन्ट बुक पढ़ी जाती है उस पर ऐक्शन लिया जाता है। मैंने खुद जाकर यह देखने की कोशिश की कि हमारी किताबों का रिएक्शन क्या होता है। मैंने देखा कि लोग उसका हैल्दी व्यू लेते हैं। कोई चिढ़ कर शिकायत नहीं करता, बेकार की शिकायत नहीं करता, सहायकता की भावना से ही लोग उसमें लिखते हैं। आप भी उस कंप्लेन्ट बुक का लाभ उठा सकते हैं और हमें गाइडेंस (सुझाव) दे सकते हैं। हमारे सेक्रेटरी उसको स्वयं देखते हैं, मेरे पास भी वह आती है और मैं भी उसको देखता हूं। कोई चीज ऐसी नहीं है जो न देखी जाती हो। केवल आप लोग भी इस मामले में विजिलेंट (सतर्क) रहें। बस अन्त में मैं इतना ही कहूंगा कि जो गलतियां या शिकायतें हो रही हैं वे शहरों में कम हैं क्योंकि वहां की पब्लिक विजिलेंट है। आउट बस सर्विस में शिकायतें ज्यादा हैं जहां कि पब्लिक विजिलेंट कम है। इसलिये मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि अगर आप विजिलेंट रहेंगे तो ये शिकायतें तो भी शीघ्र ही दूर हो जायेंगी।

अध्यक्ष—क्या माननीय नारायण दत्त जी अपने कटौती के प्रस्ताव को वापस लेना चाहते हैं?

श्री नारायण दत्त तिवारी—जब यह सरकार १ रुपये की भी कमी खर्चे में करने को तैयार नहीं है तो जिस वजह से यह प्रस्ताव रखा गया है उससे इसे वापस लेने का सवाल ही नहीं उठता ।

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि सम्पूर्ण अनुदान के अधीन १ रुपये की कमी कर दी जाय ।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ ।)

अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ४८—कृषि इंजीनियरिंग, सरकारी बस सर्विसों, सहायता और पुनर्वासिन की योजनाओं पर पूंजी की लागत (लेखा शीर्षक: ८२-राजस्व लेखे से बाहर राज्य के दूसरे निर्माण-कार्यों का पूंजी लेखा) के अन्तर्गत १,४९, ४२,३०० रुपये की मांग स्वीकृत की जाय ।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

(इसके बाद सदन ५ बजकर १० मिनट पर अगले दिन ११ बजे तक के लिये स्थगित हो गया ।)

लखनऊ,
२३ जुलाई, १९५२ ।

कैलासचन्द्र भटनागर,
सचिव, विधान सभा,
उत्तर प्रदेश ।

विधान सभा उत्तर प्रदेश

नत्थी 'क'

(देखिये तारांकित प्रश्न संख्या २ का उत्तर पीछे पृष्ठ १५४ पर)

नाम सड़कें जिनकी मरम्मत की गई

१—अप्रोच रोड रेलवे स्टेशन के पश्चिम,
२—अप्रोच रोड रेलवे स्टेशन के पूर्व,
३—अप्रोच रोड रेलवे माल गोदाम के पूर्व,
४—अस्पताल रोड, धर्मशाला के मोड़ तक,
५—धर्मशाला रोड,
६—वकील रोड चौक के पश्चिम,
७—कासिम बाजार रोड,
८—ओकडनगन्ज रोड,
९—समाज रोड,
१०—गंगा रोड,
११—मुदरी बाजार रोड,
१२—माल गोदाम रोड,
१३—मास्क रोड,
१४—बालेश्वर जी रोड,
१५—तहसीली स्कूल रोड,
१६—जाप्लिगंज रोड,
१७—गोला रोड,
१८—चित्रगुप्त जी रोड,
१९—मिढी रोड,
२०—फेयर रोड,
२१—चौक रोड चौक के दक्खिन ओर
२२—वकील रोड चौक के पूर्व ।

पी० एस० यू० पी० ए० पी०—६४ एल० ए०—१९५२—८५०

उत्तर प्रदेश विधान सभा